

Гр.пр
Р-18

В. К. РАЙХЕР



ШТРАФНЫЕ САНКЦИИ ПО МОРСКИМ ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

*Дорогой
Нладенке Вернашникове
Радикович
от глубоко ува-
жающего ее
автора Райхера*

9-X-62

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»
МОСКВА — 1962

216566 кучн.

СПбГУ

ВВЕДЕНИЕ

Одной из важнейших отраслей советского народного хозяйства является транспорт. Выступая в декабре 1921 г. на Всероссийском съезде Советов с отчетным докладом от имени ВЦИК и

СПИСОК ОПЕЧАТОК

Стр.	Строка	Напечатано	Следует читать
13	8 строка снизу	недобросовестности	неисправности
16	10 строка сверху	вопроса определения о конечном сроке	вопроса о конечном сроке
21	6 строка снизу	18	46
40	4 строка снизу	сверхплановой	сверх плановой
70	7 строка сверху	неправильность про- возных платежей	неправильность све- дений о грузе
74	1 строка сверху	Представляется	11 Представляется
84	24 строка снизу	штраф простоя.	штрафом простоя.

Заказ № 509

стического сотрудничества между ними, от строжайшей дисципли-
нированности их в деле выполнения плана перевозок и рацио-
нального использования средств транспорта ⁴.

Такая согласованность работы транспорта и его клиентуры
предопределяется уже самой социалистической системой хозяй-

СПбГУ

ВВЕДЕНИЕ

Одной из важнейших отраслей советского народного хозяйства является транспорт. Выступая в декабре 1921 г. на Всероссийском съезде Советов с отчетным докладом от имени ВЦИК и СНК, В. И. Ленин назвал транспорт «нашей главной, пожалуй, или одной из главнейших баз всей нашей экономики»¹.

От успешной работы транспорта, от выполнения планов перевозок, от своевременной доставки и выдачи грузов их получателям зависит в значительной мере и работа социалистических предприятий во всех отраслях народного хозяйства и снабжение населения промышленными и продовольственными товарами. Работать «с правильностью часового механизма»² — таково требование, предъявляемое к транспорту. Особое значение это требование приобретает в настоящее время, в период развернутого строительства коммунистического общества, в условиях осуществления семилетнего плана развития народного хозяйства.

Принятая на XXII съезде КПСС Программа Коммунистической партии Советского Союза, выдвигая в качестве главной экономической задачи создание в течение двух десятилетий материально-технической базы коммунизма, указывает, что связанный с осуществлением этой задачи колоссальный рост народного хозяйства «потребует ускоренного развития всех видов транспорта»³. Обслуживание все более возрастающего в связи с ростом народного хозяйства грузооборота предъявляет к советскому транспорту все более высокие требования, относящиеся и к количественным показателям и к качеству его работы. Успешное выполнение этих требований зависит как от организации и качества работы на самом транспорте, так и от полной согласованности действий его органов и его клиентуры, от высокого уровня социалистического сотрудничества между ними, от строжайшей дисциплинированности их в деле выполнения плана перевозок и рационального использования средств транспорта⁴.

Такая согласованность работы транспорта и его клиентуры предопределяется уже самой социалистической системой хозяй-

ства, действующими в ней экономическими законами, государственным народнохозяйственным планированием, социалистическими принципами товарищеского сотрудничества и взаимопомощи. Но немаловажное значение имеют, конечно, и правовые нормы, направленные на укрепление плановой и договорной дисциплины на транспорте.

В Программе КПСС подчеркивается «большое значение», которое приобретает для решения задач коммунистического строительства «совершенствование правовых норм, регулирующих хозяйственно-организаторскую и культурно-воспитательную работу»⁵. Указывается также и на «твердое и последовательное соблюдение дисциплины» как на одно из необходимых условий «успешного строительства коммунизма»⁶. Эти указания, несомненно, относятся и к совершенствованию правовых норм, регулирующих грузовые перевозки, к плановой и договорной дисциплине на транспорте и, следовательно, к связанной с этим разработке соответствующих вопросов транспортного права.

Среди правовых норм, направленных на укрепление плановой и договорной дисциплины в отношениях по грузовым перевозкам, важное значение имеют нормы о материальной ответственности, особенно — о штрафных санкциях. Однако из всех проблем транспортного права проблема штрафных санкций наименее разработана в литературе и, пожалуй, наиболее изобилует различными недочетами в нормативно-правовой области.

Все сказанное относится к морскому транспорту, притом в наибольшей мере.

Долгое время штрафные санкции не получали столь значительного и разнообразного применения на морском транспорте, как в настоящее время.

В утвержденном 14 июня 1929 г. и действующем поныне Кодексе торгового мореплавания СССР (КТМ СССР) штрафная санкция предусматривается бесспорно лишь в следующих случаях:

1) если на судне окажется груз, помещенный без ведома капитана (ст. 119); этот груз «выгружается в любом порту по усмотрению капитана»; взыскиваемый при этом двойной фрахт (до пункта выгрузки) включает наряду с платой за фактически пройденный грузом путь еще и равную по размеру сумму, являющуюся по существу не чем иным, как штрафом за допущенное отправление правонарушения;

2) если органом морского транспорта не будет соблюден установленный срок на рассмотрение претензии, вытекающей «из перевозки грузов ширпотребом»; в этом случае ст. 252 КТМ предусматривает, «независимо от начисления процентов», уплату штрафа в размере $\frac{1}{20}\%$ в день с признанной или присужденной суммы «со дня просрочки по день отправки уведомления» об удовлетворении претензии.⁷

Даже сумма, уплачиваемая за простой судна под погрузкой (ст. 90) или выгрузкой (ст. 106), ныне единодушно признаваемая

кар-штрафом, квалифицируется в КТМ, в отличие от позднее издан-ных правил, не как штрафная санкция, а как «плата» (ст. 90) или мо-«вознаграждение» (ст. 106) за простой (понятие «вознагражде-вые ние» в применении к простому встречается также в ст.ст. 97, 99 ис-п. «а», 114). При этом размер такого вознаграждения (при отсут-ствии соглашения сторон или обычно принятых в данном порту норм) определяется в КТМ «расходами по содержанию судна и экипажа» (ст. 90; см. также ст. 106). Такая чисто компенсацион-ная трактовка платы за простой имеет свое юридическое основа-ние в том, что самый факт этого простоя рассматривается в КТМ не как допущенное грузоотправителем или грузополучателем пра-вонарушение, а как заранее предусмотренное, обязательное для судна «дополнительное», в рамках определенного срока, «обобда-ние» (ст. 90).

По тем же мотивам вызывает сомнение возможность призна-ния, с точки зрения КТМ, штрафной санкцией и той платы за простоя, которая устанавливается для случая отказа отправителя от договора чертепартии, если в связи с этим отказом потребова-лась обратная выгрузка уже погруженного груза, задержавшая судно «долее обусловленных сроков» (ст. 99 и 100)⁸. Во-первых, необходимость выгрузки, вызвавшей такую задержку, возникает в результате осуществления отправителем предоставленного ему права (см. ст. 99: «отправитель вправе») на отказ от договора, а не в результате нарушения им своей обязанности. Во-вторых, самый размер платы за простоя и здесь такой же, как по ст. 90 (за констрсталийное время), т. е. также определяется, при отсут-ствии иных указаний, «расходами по содержанию судна и эки-пажа».

Несколько иначе обстоит вопрос о так называемом «мертвом фрахте» (ст.ст. 91, 98, 99 и 100 КТМ). В предусматриваемых дан-ными статьями случаях и в зависимости от указанных в них об-стоятельств фрахт уплачивается и за неперебазенный груз либо (полностью или в половинном размере) при отказе грузоотпра-вителя до договора фрахтования (ст.ст. 99 и 100), либо (пол-ностью) при опоздании грузоотправителя с доставкой или погруз-кой груза (ст. 91, абз. 2 и 3; ст. 98).

Уплата полного (или в половинном размере) фрахта при от-казе фрахтователя от договора не может считаться штрафной санкцией, так как в силу ст.ст. 99 и 100 отказ от договора пред-ставляет собою, как уже отмечалось выше, не правонарушение, а использование фрахтователем своего права.

В случаях же, предусматриваемых ст.ст. 91 и 98, «мертвый фрахт» имеет характер штрафной санкции, так как выплачи-вается за допущенное грузоотправителем нарушение своей обя-занности и притом даже при отсутствии у перевозчика фактиче-ского убытка (в случае принятия груза от других отправителей).

В одном из своих определений Судебная коллегия по гра-жданским делам Верховного Суда СССР сформулировала поло-

жение о том, что «штраф за непредъявление к перевозке груза, предусмотренного графиком, является для плановых перевозок тем же, что и мертвый фрахт, предусмотренный, например, ст. 98» КТМ⁹. Тем самым Судебная коллегия высказалась за признание мертвого фрахта штрафной санкцией¹⁰. Небезынтересно в связи с этим отметить, что во всех случаях уплата «мертвого фрахта» близко подходит к случаю, предусматриваемому ст. 146 Гражданского кодекса РСФСР (ниже сокращенно: ГК). Согласно ст. 146 ГК, «если в двустороннем договоре» (в данном случае — в договоре фрахтования) «исполнение» (перевозка всего или части груза) «стало невозможным для одной стороны» (перевозчика) «вследствие обстоятельства, за которое отвечает другая сторона» (грузоотправитель: отказ от договора, опоздание с доставкой или погрузкой груза), «первая» сторона (перевозчик) «сохраняет право на встречное удовлетворение» (на фрахт)¹¹.

Различие все же имеется и состоит в том, что фрахт за непереvezанный груз уплачивается полностью, без установленного в ст. 146 ГК «зачета выгод», получаемых «вследствие освобождения от обязательства». Кроме того, в случаях, предусмотренных в ст.ст. 91 и 98 КТМ, исполнение обязательства не становится для перевозчика (в отличие от случаев, указанных в ст.ст. 99 и 100) вполне «невозможным», хотя практически может все же стать весьма обременительным и во многих случаях граничащим с невозможностью¹².

Таким образом, за исключением двух указанных выше случаев, предусматриваемых в ст.ст. 119 и 252 и не имеющих сколько-нибудь серьезного практического значения¹³, а отчасти и случаев уплаты «мертвого фрахта», КТМ не устанавливает никаких штрафных санкций за нарушение обязательств по договору морской перевозки, а тем более за нарушение внедоговорных обязательств, направленных на выполнение планов перевозок. Такое положение вещей, естественно, потребовало соответствующих коррективов, которые и были внесены позднее изданными нормативными актами. Из действующих в настоящее время к ним относятся прежде всего два Положения о взаимной ответственности органов водного транспорта и клиентуры за невыполнение плановых перевозок, утвержденные Советом Труда и Обороны в 1934 г.:

- 1) «Положение от 3 июля» — для перевозок по внутренним водным путям и по морским путям в малом каботаже¹⁴.
- 2) «Положение от 29 сентября» — для морских перевозок в заграничном сообщении и в большом каботаже¹⁵.

Свое дальнейшее развитие система штрафных санкций на морском транспорте получила в нормативных актах ведомственного характера. Среди действующих ныне актов этого рода важнейшее значение имеет утвержденное Министерством морского флота и введенное в действие с 1 июля 1957 г. «Тарифное руководство 4-М»¹⁶. Входящие в его состав общие правила перевозки грузов, пассажиров и багажа по морским путям сообщения на судах Ми-

нистерства морского флота («Общие правила») содержат наибольшую часть постановлений о штрафных санкциях. Кроме того, нормы о штрафных санкциях встречаются и в некоторых специальных правилах, включенных в то же «Тарифное руководство 4-М», которое в приказе о введении его в действие названо «Общие и специальные правила перевозки грузов, пассажиров и багажа по морским путям сообщения на судах Министерства морского флота»¹⁷. Таковы, в особенности, «Правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении» («Правила железнодорожно-водного сообщения») и «Правила перевозки грузов в прямом водном сообщении речными и морскими пароходствами СССР» («Правила водного сообщения») ¹⁸.

В результате на морском транспорте действует в настоящее время довольно сложная система штрафных санкций по грузовым перевозкам, основанная на нормативных актах различного юридического характера: законодательных, правительственных и ведомственных.

Для наибольшего обеспечения правильного применения указанных штрафных санкций необходимы дальнейшая работа по изучению и систематизации относящегося к ним нормативного материала, классификация их по определенным критериям, детальный анализ ряда важнейших санкций. Кроме того, в действующей системе штрафных санкций по морским грузовым перевозкам имеется ряд отдельных недочетов. В одних случаях требуется уточнение смысла тех или иных норм или внесение в них надлежащей взаимной согласованности. В других случаях представляются необходимыми более коренные изменения, относящиеся к самому содержанию соответствующего регулирования. Отсюда вытекает и вторая задача: задача устранения имеющихся недочетов и, тем самым, улучшения системы штрафных санкций по морским грузовым перевозкам.

Цель настоящей работы — по возможности содействовать решению данных задач. В связи с этим в ней рассматриваются штрафные санкции, установленные в нормативных актах советского морского права. При этом не затрагиваются штрафные условия, могущие предусматриваться (в допускаемых законом пределах) в чартерах, особенно при перевозках в заграничном сообщении по договорам с иностранными контрагентами ¹⁹.

Глава I. СИСТЕМА ШТРАФНЫХ САНКЦИЙ ПО МОРСКИМ ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Действующая система штрафных санкций по морским грузовым перевозкам может классифицироваться по следующим трем основаниям:

- 1) виды нарушений, влекущих применение санкций;
- 2) соотношение штрафных санкций с возмещением убытков, причиняемых соответствующими нарушениями;
- 3) принцип ответственности, лежащий в основе применения штрафных санкций²⁰.

§ 1. КЛАССИФИКАЦИЯ ШТРАФНЫХ САНКЦИЙ ПО ВИДАМ НАРУШЕНИЙ, ВЛЕКУЩИХ ПРИМЕНЕНИЕ САНКЦИЙ²¹

Прежде всего необходимо подразделить штрафные санкции на две основные группы в соответствии с двумя сферами транспортных отношений, в которых могут происходить нарушения, вызывающие применение санкций.

В одну группу следует включить штрафные санкции за нарушения во взаимоотношениях между органами морского транспорта и их клиентурой (грузоотправителями, грузополучателями).

Во вторую группу входят штрафные санкции за нарушения во взаимоотношениях между органами морского транспорта (пароходствами, торговыми портами) и органами других видов транспорта (при перевозках в прямом смешанном сообщении)²².

Первая группа штрафных санкций преобладает над второй.

По своему составу она более разветвлена и многочисленна, чем вторая. Кроме того, случаи применения санкций этой группы встречаются в практике гораздо чаще, чем второй группы. Однако преобладающее значение первой группы штрафных санкций над второй обусловлено прежде всего характером взаимосвязи между двумя указанными выше сферами транспортных отношений.

Во-первых, сфера отношений между различными органами транспорта по перевозкам в прямом (прямом смешанном) сообщении носит *производный* характер по отношению к основной сфере транспортных отношений (между транспортом и его клиентурой). Именно в результате договора перевозки, заключаемого в прямом (прямом смешанном) сообщении и порождающего основное транспортное правоотношение, возникают и внутренние правоотношения между перевозчиками, участвующими в этом сообщении.

Во-вторых, сфера внутренних взаимоотношений между перевозчиками *подчинена* основной сфере транспортных отношений (между транспортом и его клиентурой). Первая полностью служит задаче, установленной для последней: надлежащему выполнению обязательств по договорам перевозки. Нарушения, происходящие в сфере отношений между перевозчиками, обычно влекут за собою и нарушения в сфере отношений с клиентурой. Поэтому санкции, применяемые в сфере отношений между перевозчиками, служат делу выполнения не только их взаимных обязательств, но, что самое главное, и делу выполнения обязательств, возникающих в основной сфере транспортных отношений и обеспечиваемых применяемыми в этой сфере санкциями.

Обратимся поэтому прежде всего к штрафным санкциям первой группы.

А. Штрафные санкции во взаимоотношениях морского транспорта с его клиентурой

Для штрафных санкций этой группы, ввиду большого разнообразия оснований их применения, особенно важна классификация именно по этому критерию. Данный критерий перекликается с тем, на котором основано общее деление на указанные выше две группы санкций. В обоих случаях санкции классифицируются по видам нарушений. Но в первом, общем, делении санкций на две группы вид нарушения стоит в зависимости от той сферы транспортных отношений, в которой нарушение происходит, и определяется в своем качестве прежде всего этой сферой. Здесь же вид нарушения, явившегося основанием применения санкции, определяется непосредственно характером самой нарушенной обязанности, т. е. собственным качеством данного нарушения.

Исходя из изложенного, штрафные санкции рассматриваемой группы можно подразделить по основаниям их применения на шесть видов.

Первый вид составляют штрафные санкции за невыполнение или ненадлежащее выполнение заданий, установленных в плане перевозок или в графике подачи судов под погрузку²³. Следует при этом подчеркнуть, что сюда входят санкции не за любые нарушения в области плановых перевозок, хотя и ряд других нарушений (например, допущение простоя судов) может означать

ненадлежащее выполнение плана перевозок. Но здесь имеются в виду лишь санкции за нарушения заданий, прямо указанных в плане (графике) и непосредственно входящих в содержание плановой директивы. Поэтому данный вид санкций касается только плановых перевозок грузов. Все же остальные штрафные санкции по морским грузовым перевозкам применяются не только к плановым, но в равной мере и к внеплановым перевозкам. Между собой они различаются по видам нарушений, но не в зависимости от планового или внепланового характера перевозки.

В первый вид входят следующие штрафные санкции.

1. Штраф, уплачиваемый грузоотправителем пароходству за непредъявление груза к перевозке — в размере 100% провозной платы за все непредъявленное против плана (графика) количество груза (ст. 9, п. «а» «Положения от 3 июля»; ст. 10, п. «а» «Положения от 29 сентября»; ст. 127 «Общих правил»).

2. Штраф, уплачиваемый пароходством грузоотправителю за неподачу судна под погрузку — в размере 100% провозной платы за все непринятое против плана (графика) количество груза, приготовленное к отправке (ст. 9, п. «б» «Положения от 3 июля»; ст. 9, п. «а» «Положения от 29 сентября»; ст. 128 «Общих правил») ²⁴.

3. Штраф, уплачиваемый пароходством грузоотправителю за опоздание в подаче судна против установленного графиком срока (ст. 12 «Положения от 3 июля»; ст. 9, п. «б» «Положения от 29 сентября»; ст. 129 «Общих правил») ²⁵.

В первых двух случаях (непредъявление груза и неподача судна) речь идет об ответственности за невыполнение плана (графика) перевозок, в третьем (опоздание в подаче судна) — за ненадлежащее (несвоевременное) выполнение графика подачи судов.

Второй вид штрафных санкций, наиболее сложный по своему составу, представляет собой санкции, уплачиваемые пароходству грузовладельцами ²⁶ за нарушения своих обязанностей по грузовым операциям (кроме указанного выше невыполнения плана перевозок).

Санкции этого вида могут быть подразделены на две категории.

1. Штрафы за задержку судна (простой) в пунктах отправления или назначения груза под грузовыми работами или в ожидании их производства.

Сюда относятся в основном штрафы, уплачиваемые соответственно грузоотправителями или грузополучателями за указанную выше задержку судов сверх установленных для погрузки или выгрузки сроков. Эти штрафы предусмотрены в ст. 11 «Положения от 3 июля», ст. 10 п. «б» «Положения от 29 сентября», ст. 140 «Общих правил».

Особую разновидность таких штрафов представляет собой повышенный штраф, применяемый при «длительных систематиче-

ских простоях тоннажа по вине грузоотправителей или грузополучателей» (ст. 42 «Общих правил»). В этих случаях начальник пароходства имеет право увеличить с разрешения министра морского флота штраф за простой судов до трехкратного размера. Такое увеличение носит, естественно, индивидуальный (для грузо-владельцев, виновных в указанных простоях) характер. Оно вводится в действие не ранее, чем через сутки после уведомления соответствующего грузоотправителя (грузополучателя) или после того, как об этом будет вывешено объявление в порту на доступном для обозрения месте.

К этой же категории должен быть отнесен и штраф, предусмотренный в ст. 51 «Общих правил» для особых случаев. Он установлен лишь по каботажным перевозкам и взыскивается с грузоотправителя в случае неявки грузополучателя для приема груза, адресованного в пункт, где у пароходства нет помещений, пригодных для хранения данного груза. Адресуя груз в такой пункт, грузоотправитель обязан известить грузополучателя о времени ожидаемого прибытия груза. При неявке грузополучателя к моменту прибытия груза пароходство «обязано уведомить об этом по телеграфу грузоотправителя и потребовать его указаний». При неполучении этих указаний в трехдневный «с момента отправки уведомления» срок «пароходство может доставить и разгрузить груз в ближайшем пункте», где имеются необходимые складские помещения, «а при отсутствии такой возможности — возратить этот груз в пункт отправления». При этом «за время ожидания судном приема груза грузополучателем, а также за время ожидания распоряжения грузоотправителя с последнего взыскивается штраф как за простой судна» (ст. 51 «Общих правил»).

Этот штраф отличается от основной массы штрафов данной категории следующими особенностями: а) он взыскивается не за время «сверх установленных сроков», т. е. сроков, определенных для выгрузки прибывающих грузов, а «за время ожидания судном» приема груза грузополучателем или распоряжения грузоотправителя²⁷; б) хотя в основе задержки судна лежит неявка грузополучателя к моменту прибытия судна, штраф за время указанного ожидания взыскивается с грузоотправителя даже при исправном выполнении им своих обязанностей по уведомлению грузополучателя и по сообщению пароходству своего распоряжения о грузе; в) в отличие от указанных выше штрафов данный штраф совмещается со взысканием с грузоотправителя еще и другого рода сумм: расходов «по выгрузке и хранению груза в пункте вынужденной выгрузки или в пункте отправления» и стоимости «дополнительной перевозки» (ст. 51 «Общих правил»).

Несмотря на эти отличительные особенности, все же и здесь, как в основной массе случаев штрафа за простой судна под разгрузкой или в ожидании ее, штраф взыскивается за простой судна под грузом в пункте его назначения. Это и дает основание отнести данный штраф в ту же категорию штрафных санкций.

Не вполне точно, однако, определено в ст. 51 самое «время ожидания», рассматриваемое как время простоя, за которое взыскивается штраф. Поскольку по истечении трехдневного срока «с момента отправки уведомления» пароходство уже не обязано к дальнейшему ожиданию, а «может доставить и разгрузить груз» в том или ином из указанных в ст. 51 пунктов, не исключена возможность считать, что «время ожидания», за которое взыскивается штраф, должно быть ограничено этим трехдневным сроком. Но, с другой стороны, пароходство может и не воспользоваться немедленно, по истечении указанного трехдневного срока, предоставленным ему правом доставки груза в какой-либо пункт, и в этом случае судно еще будет оставаться некоторое время в пункте назначения в ожидании приема груза получателем или распоряжения отправителя о грузе.

Следует поэтому полагать, что ст. 51 «Общих правил» имеет в виду взыскание штрафа также и за это время как за время простоя судна.

2. Штрафные санкции за другие нарушения грузовладельцами их обязанностей, относящиеся, однако, также к грузовым операциям. Санкции этой категории имеют место в следующих случаях.

Первый случай: нарушение грузоотправителем планового ассортимента грузов, вызвавшее после их выгрузки необходимость зачистки судна, что явилось причиной его задержки на стоянке (простоя). В этом случае работа по зачистке «производится пароходством за счет грузоотправителя с оплатой стоянки судна под зачисткой по арендным ставкам» (ст. 39 «Общих правил»). Оплата грузоотправителем стоимости работы по зачистке является, конечно, лишь возмещением убытка, причиненного пароходству упомянутым нарушением. Оплату же при этом и стоянки (простоя) следует считать штрафной санкцией. Этому не препятствует то обстоятельство, что такая оплата компенсирует, в той или иной мере, убыток от простоя судна под зачисткой. За исключением далеко не редких случаев, когда нарушение обязательства не причиняет никакого убытка или когда, независимо от уплаты штрафа, убыток возмещается полностью, всякий штраф, взыскиваемый в пользу потерпевшей стороны, способен выполнять и компенсационную функцию. Иногда он лишь частично компенсирует убыток, иногда и перекрывает его. Не исключена (по крайней мере, теоретически) возможность, что штраф будет точно равняться сумме убытка. Но и во всех этих случаях он, тем не менее, остается штрафной санкцией. Так, убыток от простоя судна и не под зачисткой, а под грузовыми работами также компенсируется, в той или иной мере, уплатой, бесспорно признаваемой, однако, штрафом.

Не меняет дела и тот факт, что оплата простоя судна под зачисткой производится по «арендным», а не по тарифным ставкам, применяемым, как правило, при простое судна под грузовыми операциями. Это имеет значение лишь для размера, но не для юриди-

ческой природы такой оплаты²⁸, не превращает ее из штрафной санкции в обычное возмещение убытка. Ибо убыток от простоя транспортного судна (чем бы ни был вызван этот простой) есть убыток, выражающийся не в утраченной возможности сдать судно на время простоя в аренду, а, скорее, в утрате возможного нового фрахта за время простоя с учетом, конечно, сэкономленных при этом расходов (по топливу и т. д.). А это (не говоря уже о гадательном характере той и другой возможности) далеко не одно и то же²⁹.

Второй случай: нарушение грузоотправителем при перевозках в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении обязанности своевременно предоставлять портам перевалки бесплатно крепительные, сепарационные и утеплительные материалы и приспособления, необходимые для соответственного оборудования вагонов и судов, для крепления грузов и надлежащей их укладки при перевалке и перевозке. В этом случае грузоотправитель несет «перед соответствующим пароходством или портом... материальную ответственность за простой судов и вагонов, а также за задержку грузов в пунктах перевалки (§ 31 «Правил железнодорожно-водного сообщения»).

Ответственность грузоотправителя «за задержку грузов в пунктах перевалки» следует, очевидно, понимать лишь в том смысле, что, в этих случаях, как явствует далее из того же § 31, «за просрочку в доставке грузов на время их задержки в пунктах перевалки... пароходства и железные дороги ответственности не несут». Претензия же, которая по этому поводу может быть предъявлена грузополучателем грузоотправителю, выходит, естественно, за рамки правоотношений по договору перевозки.

Что же касается «материальной ответственности за простой судов и вагонов», то характер и содержание этой ответственности не уточнены. Но поскольку такую ответственность грузоотправитель, согласно § 31, «несет перед соответствующим пароходством или портом», можно сделать по этому вопросу следующие выводы: а) ответственность за простой судов есть ответственность перед пароходством, состоящая в уплате штрафа, определяемого по тарифным ставкам, установленным за простой судов; б) ответственность же за простой вагонов, как лежащая на грузоотправителе не перед железной дорогой, а перед портом, состоит в возмещении порту штрафа, уплаченного им за простой вагонов железной дороге в силу § 107 тех же «Правил», т. е. в возмещение порту понесенного им, вследствие небрежности грузоотправителя, убытка, выразившегося в уплате штрафа.

Третий случай имеет место при массовой перевозке грузов железнодорожными дорогами с перевалкой на морские суда. По таким перевозкам морское пароходство составляет ежемесячные календарные планы подачи судов в пункты перевалки для погрузки указанных грузов. Эти планы сообщаются как грузоотправителям, так и дорогам отправления и перевалки. Руководствуясь этими

планами, грузоотправители обязаны предъявлять грузы железной дороге «к перевозке маршрутами или укрупненными группами вагонов» заблаговременно, с таким расчетом, чтобы к указанному в плане моменту подачи судна «было доставлено в пункт перевалки такое количество однородного груза, которое обеспечивало бы полную загрузку судна в установленный срок».

При невыполнении отправителем этой обязанности пароходство по истечении срока на перевалку, определяемого по установленным нормам, может «снять судно с погрузки или отправить судно с таким количеством груза, которое принято от железной дороги»³⁰, о чем дорога перевалки должна быть предупреждена не менее чем за 24 часа до отправления судна.

При этом морское пароходство взыскивает с получателя провозную плату за фактически перевезенное морем количество груза, а с отправителя — разницу между этой платой и платой за подлежащую предъявлению плановую норму, а также штраф за простой судна в пункте перевалки (§ 18 «Правил железнодорожно-водного сообщения»).

Так как состояние простоя судна в пункте перевалки может считаться наступившим лишь по истечении срока на перевалку, а в этот момент у пароходства возникает право «снять судно с погрузки», «отправить судно» лишь с неполным количеством груза, то, очевидно, штраф за простой подлежит взысканию лишь в том случае, если пароходство, по истечении срока на перевалку, не воспользуется немедленно указанным правом и будет еще некоторое время ожидать передачи ему груза от железной дороги, т. е. будет держать судно на простое.

Что же касается взыскиваемой с грузоотправителя «разницы» между платой за плановую норму груза и провозной платой за действительно перевезенное количество груза³¹, то она, будучи платой за неперевазанный груз, является, по существу, штрафной санкцией, аналогичной «мертвому фрахту» в случаях, предусматриваемых в статьях 91 и 98 КТМ.

Таким образом, в рассматриваемом случае с отправителя могут быть взысканы не одна, а две различно определяемые штрафные санкции. Но совместному взысканию они подлежат лишь при наличии двух условий: а) судно по истечении срока на перевалку находилось на простое; б) после перехода на простой судно все же не дождалось плановой нормы груза и ушло либо вовсе без нее, либо с некоторой частью этой нормы.

При наличии же только одного из этих двух условий взысканию подлежит лишь одна из двух указанных санкций: а) если судно, находясь по истечении срока на перевалку на простое, ушло затем с полной плановой нормой, взыскан может быть с отправителя только штраф за простой судна; б) если судно по истечении срока на перевалку ушло, не переходя на простой, без полной нагрузки по плановой норме, отправитель

должен уплатить лишь указанную «разницу» (провозную плату за непредъявленный им груз), но не штраф за простой.

Третий вид штрафных санкций представляет собой уплачиваемые пароходством грузополучателю штрафы «за просрочку в доставке и задержку выдачи груза» (ст. 138 «Общих правил»).

Штраф этот предусматривается в ст. 13 «Положения от 3 июля» (см. также ст. 115) и в ст. 9, п. «в» «Положения от 29 сентября», однако в обоих положениях — лишь за просрочку в доставке груза.

Поскольку в ст. 138 «Общих правил» предусматриваются не только «просрочка в доставке», но, наряду с ней, и «задержка выдачи» груза, следует уточнить соотношение между ними. Этот вопрос будет рассмотрен ниже (гл. II, § 4).

Четвертый вид составляют штрафные санкции, уплачиваемые грузоотправителем пароходству за нарушения правил транспортной документации.

Сюда входят следующие санкции.

1. Штраф за неправильное указание грузоотправителем сведений о грузе, вызвавшее уменьшение провозной платы и сборов. Он взыскивается независимо от взимания дополнительных платежей по тарифам и определяется в размере двойной разницы между полной суммой платежа, причитающейся по перевозке данного груза, и суммой, исчисленной на основании указаний отправителя (ст. 137 «Общих правил»).

2. Штраф при простое судна, явившемся результатом несвоевременной передачи грузоотправителем пароходству, а также неправильности или недостаточности документов, требуемых портовыми, таможенными, санитарными или иными властями (ст. 32 «Общих правил»).

Пятый вид штрафных санкций представляет собой штрафы за нарушения сроков, связанных с вытекающими из договора перевозки платежами.

Сюда входят следующие штрафные санкции.

1. Штраф за просрочку внесения провозных платежей и сборов, причитающихся пароходству (ст. 57 «Общих правил»).

Он взыскивается, как правило, с грузоотправителя, а также с грузополучателя, задержавшего оплату сумм, начисленных на него в соответствии со ст. 50 тех же «Общих правил». Штраф взымается в размере 1% с просроченной суммы на каждый день просрочки³². Для грузоотправителя, как обязанного ко внесению платежа уже «при сдаче груза» к перевозке» (ст. 57), состояние просрочки возникает с этого же момента. Для грузополучателя же состояние просрочки должно, по-видимому, возникать с момента истечения срока хранения груза, так как обязанность выплаты начисленных на грузополучателя сумм связана с моментом выдачи ему груза, а до истечения срока хранения он вправе не востребовать груз (см. ст. 49—50 «Общих правил»).

2. Штраф за нарушение сроков рассмотрения органами морского транспорта претензий, «вытекающих из перевозки грузов ширпотреба» (ст. 252 КТМ).

Он уплачивается лицу, имеющему право на получение вознаграждения. Штраф определен в размере $\frac{1}{20}\%$ в день с признанной этим органом или присужденной суммы «со дня просрочки по день посылки уведомления о полном или частичном удовлетворении претензии» (ст. 252 КТМ).

Ст. 252 (кроме уже отмеченной³³ ошибочной ссылки на ст. 251 вместо ст. 247) не разрешает полностью вопроса ~~определения~~ о конечном сроке начисления данного штрафа. Этот срок, указанный в данной статье, явно неприменим к случаям полного отклонения претензии органом морского транспорта, потому что в таких случаях нет уведомления об «удовлетворении» претензии, хотя бы «частичном».

Но, может быть, в этих случаях неприменим и штраф?

Такой вывод, однако, не имеет никаких оснований, коль скоро по отклоненной полностью претензии та или иная сумма впоследствии присуждается: ведь из текста ст. 252 следует, что штраф уплачивается «с признанной или присужденной суммы». Это не может быть иначе и по самому существу дела: нарушение сроков рассмотрения претензий, указанных в ст. 252, не является менее тяжким нарушением только потому, что в результате рассмотрения претензия, оказавшаяся затем правильной, была полностью отклонена. Здесь, наоборот, последствия нарушения сроков более тяжелы для заявителя претензии, чем при ее признании, так как они еще более отдаляют момент получения суммы, впоследствии ему присуждаемой.

Каков же должен быть конечный срок начисления рассматриваемого штрафа при полном отклонении претензии? Этот вопрос разрешается, исходя из самого характера данного штрафа: не за просрочку платежа, а за просрочку рассмотрения претензии, если она оказалась правильной. Но как только на претензию дается окончательный ответ, просрочка прекращается.

Имеющийся в ст. 252 КТМ пробел по данному вопросу был бы устранен при включении в приведенный выше текст после слова «удовлетворении» слов «или отклонении».

Шестой вид штрафных санкций занимает особое положение.

Санкции предыдущих пяти видов установлены за нарушения, которые, при всем своем разнообразии, имеют между собою то общее, что все они являются нарушениями обязательств, вытекающих из нормативного либо планового акта или из договора морской грузовой перевозки и специально возлагаемых таким актом или договором на ту или другую сторону обязательственно-правового (транспортного) отношения.

Санкции же данного, шестого вида, установлены не за нарушения каких-либо специальных обязательств, составляющих

содержание конкретного обязательно-правового отношения, а за нарушения общих норм поведения, за нарушения запретов общего характера.

Отношения, складывающиеся в сфере применения санкций предыдущих пяти видов, могут быть охарактеризованы по схеме: 1) обязательство, 2) его нарушение (правонарушение), 3) санкция. И санкция, таким образом, обеспечивает выполнение обязательства.

К отношениям, существующим в сфере применения санкций шестого вида, эта схема неприменима. Здесь в основе лежит не обязательство, а правонарушение; обязательно-правовое отношение не предшествует правонарушению, а лишь возникает как следствие его. Сама же санкция, входящая в содержание этого обязательно-правового отношения, хотя и выполняет определенную предупредительную функцию, но все же не служит обеспечением какого-либо конкретного обязательства.

Таким образом, если санкции предыдущих видов могут быть отнесены к числу способов обеспечения обязательств, а именно к способу, именуемому неустойкой (в широком смысле этого термина, обнимающем и «пеню» и «штраф») ³⁴, то санкции шестого вида под понятие «неустойки», даже в этом широком смысле, уже не подходят ³⁵.

К шестому виду относятся следующие штрафные санкции.

1. Ст. 119 КТМ предусматривает случай помещения груза на судне «без ведома капитана», что, конечно, является нарушением не какого-либо специального, договорного или внедоговорного обязательства, а общей нормы поведения, не допускающей такого рода самовольных действий, т. е. нарушением элементарных правил обращения к услугам транспорта.

Хотя установленная за это нарушение санкция не именуется в ст. 119 штрафной, но в действительности, как уже было объяснено (см. выше «Введение»), в «двойном размере фрахта», уплачиваемого в этом случае за пройденное до пункта выгрузки расстояние, содержится, по существу, кроме фрахта за указанное расстояние, еще и штраф в размере, равном сумме этого фрахта.

Так как случай помещения груза на судне без ведома капитана может встретиться на советском судне лишь как редкое исключение, то эта санкция не имеет сколько-нибудь серьезного практического значения, чем и объясняется ее отсутствие в других нормативных актах советского морского права.

2. По перевозкам в малом каботаже в «Положении от 3 июля» (ст. 18) предусмотрена санкция «за повреждение частей судна при погрузке или выгрузке средствами отправителя или получателя».

Правонарушение, за которое установлена эта санкция, относится по своей юридической природе, к правонарушениям, предусмотриваемым ст. 403 Гражданского кодекса РСФСР и именуемым в юридической науке деликтами.



Эта санкция, в отличие от предыдущей, уже прямо называется в ст. 18 штрафом и установлена в размере «трехкратной стоимости поврежденных частей», определяемой «по расценочной ведомости, имеющейся на судне». При повреждении частей, расценочная стоимость которых в ведомости не указана, «эта стоимость» определяется соглашением сторон, а в случае разногласия — арбитражем. Такое определение размера уплачиваемой за повреждение суммы требует некоторых комментариев.

Стоимость «поврежденных частей» в уже поврежденном состоянии, конечно, не могла иметься в виду. Стоимость же «поврежденных частей» в их прежнем, до повреждения, виде было бы правильно принимать в расчет лишь при условии, если повреждением они были приведены в полную негодность. В остальных случаях правильнее, казалось бы, исходить из стоимости исправления причиненных повреждений (как это имеет место по отношению к аналогичной, указанной ниже штрафной санкции).

Неясно, допущена ли здесь редакционная неточность, которая должна быть скорректирована в порядке толкования, или, действительно, имеется в виду уплата трехкратной стоимости поврежденных (хотя бы частично или даже незначительно) частей в их прежнем неповрежденном состоянии. Учитывая штрафной характер данной уплаты, нельзя считать исключенным и такое толкование.

Далее, как бы ни определять размер суммы, уплачиваемой за данное нарушение, нельзя не заметить, что в состав этого платежа, именуемого в целом «штрафом», входит и возмещение фактически причиненного пароходству убытка, выражающегося в зависимости от степени повреждения частей судна, в той или другой сумме. Таким образом, действительный размер штрафа, уплачиваемого за повреждение, во всяком случае не равняется размеру платежа, указанному в ст. 18 «Положения от 3 июля», а меньше его на сумму возмещения убытка, выразившегося в повреждении частей судна.

3. Рассмотренной только что штрафной санкции противостоит аналогичная санкция, уплачиваемая пароходством «за повреждение судами береговых устройств клиентуры» и предусматриваемая в той же ст. 18 «Положения от 3 июля», т. е. также лишь для перевозок в малом каботаже. Пароходство уплачивает «трехкратную фактическую стоимость исправлений этих повреждений» (ст. 18).

К данной санкции соответственно относятся высказанные по отношению к предыдущей санкции положения. Только здесь вследствие более точной редакции (вместо трехкратной стоимости поврежденных объектов говорится о трехкратной стоимости «исправлений» повреждений) устраняется неясность, отмеченная выше. К тому же в этом случае и по существу было бы недопустимо определять размер санкции исходя из стоимости повре-

жденного объекта (таким объектом является здесь уже не «часть судна», а «береговое устройство», которое может быть и капитальным сооружением).

Хотя данная санкция, в отличие от предыдущей, прямо не именуется в ст. 18 «штрафом», но она ничем в этом отношении не отличается от нее и также (за вычетом доли, падающей на возмещение фактической стоимости исправления повреждений, т. е. в двукратном размере этой стоимости) является по существу штрафом.

Небезынтересно отметить, что аналогичные санкции за повреждение частей судна (или контейнера), с одной стороны, и за повреждение судами береговых устройств и плавучих механизмов клиентуры, с другой стороны, установлены и для внутреннего водного транспорта. Они также именуются в целом «штрафами» и определены в размере трехкратной стоимости «ремонта» (а не «поврежденных частей») не только за повреждения, причиненные береговым устройствам и плавучим механизмам клиентуры, но и судам (ст. 203 УВВТ)³⁶.

Что же касается железнодорожного транспорта, то в ст. 207—208 УЖД установлены наиболее строгие санкции за аналогичное повреждение имущества железных дорог. За повреждение частей вагонов (а также за повреждение контейнеров, за повреждение или утрату съемных перевозочных приспособлений) установлен штраф в размере пятикратной стоимости (а не ремонта) «поврежденных частей или съемных приспособлений» (ст. 207) с возмещением, сверх того, еще и убытков, происшедших вследствие «повреждения подвижного состава» (ст. 208).

С другой стороны, в области морского транспорта не предусмотрены соответствующие санкции по перевозкам в большом каботаже и в заграничном плавании ни для клиентуры, ни для органов морского транспорта.

Б. Штрафные санкции во взаимоотношениях между органами морского транспорта и органами железнодорожного и внутреннего водного транспорта по перевозкам в прямом смешанном сообщении

Эта группа штрафных санкций может быть подразделена, по основаниям своего применения, на три вида: 1) санкции за невыполнение планов перевалки; 2) санкции за опоздание подачи и за простой вагонов; 3) санкции за другие нарушения в области перевалки грузов.

Первый вид санкций предусмотрен в ст. 145 Устава железных дорог, ст. 173—174 Устава внутреннего водного транспорта, ст. 107—109 «Общих правил», § 106 «Правил железнодорожно-водного сообщения» и в § 9 «Правил водного сообщения».

По перевозкам в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении перевалочные работы при передаче грузов как

с морского транспорта на железнодорожный, так и с железнодорожного на морской выполняются средствами морского порта (ст. 135, п. «а» Устава железных дорог и ст. 98 «Общих правил»). С этим связана и система взаимной ответственности органов того и другого транспорта за невыполнение планов перевалки. Она состоит в том, что:

а) железные дороги отвечают за неподачу вагонов — порожних (при перевалке с морского транспорта на железнодорожный) и груженных (при перевалке с железнодорожного транспорта на морской) — по среднесуточной или сгущенной на данные сутки норме;

б) пароходства отвечают за невыполнение среднесуточной или сгущенной на данные сутки нормы погрузки в вагоны (при перевалке на железнодорожный транспорт) и нормы выгрузки из вагонов (при перевалке на морской транспорт) за каждые сутки³⁷.

За указанные нарушения стороны уплачивают друг другу штрафы в следующих размерах:

а) при перевалке на воду — 2 р. 50 к.³⁸ за каждый двухосный вагон, а для грузов, планируемых в вагонах и в тоннах, — 15 коп. за каждую тонну груза;

б) при перевалке на железную дорогу — 2 р. 50 к. за каждый двухосный вагон с удвоением этой ставки за двухосный вагон специального характера (цистерна, изотермический вагон и т. п.).

Для большегрузных (четырёхосных, шестиосных и т. д.) вагонов размеры штрафа соответственно увеличиваются, «принимая за единицу каждые две оси вагона»³⁹.

По перевозкам в прямом водном сообщении, выполняемым речными и морскими пароходствами, перевалочные работы производятся: на причалах и рейдах морских портов — средствами этих портов; на причалах и рейдах речных портов или пристаней — средствами этих портов или пристаней (ст. 163 Устава внутреннего водного транспорта и ст. 98 «Общих правил»). За невыполнение месячной нормы перевалки, касается ли оно перевалки с моря на реку или обратно, соответствующая сторона (морское или речное пароходство), не предъявившая или не принявшая груз к перевалке, платит другой стороне штраф — 15 коп. с тонны непредъявленного или непринятого груза⁴⁰.

Второй вид составляют следующие штрафные санкции.

1. Штраф за опоздание подачи вагонов (порожных — к местам погрузки, груженных — к местам выгрузки). Уплачивается железной дорогой морскому порту в размере 20 коп. за каждый час опоздания против расписания, но не более чем за 2 часа⁴¹.

2. Штраф за задержку (простой) вагонов под погрузкой или выгрузкой свыше установленных сроков, а также за задержку приема груженных вагонов. Он уплачивается морским портом же-

лезной дороге в размере 20 коп. за каждый час задержки вагона независимо от его грузоподъемности⁴².

3. Штраф за простой вагонов, возникающий в специально предусматриваемом случае: при поступлении в пункт перевалки грузов (тарных или штучных) без маркировки. Сдающая сторона обязана в этом случае установить принадлежность незамаркированных мест к соответствующей отправке и нанести на них полную маркировку. При этом она несет «ответственность за простой вагонов, возникающий в результате маркировки груза в процессе его передачи»⁴³.

Когда «сдающей стороной» является орган морского транспорта, его ответственность состоит, очевидно, в уплате железной дороге штрафа за простой вагонов в том же размере, как и штраф за простой вагонов в указанных выше случаях.

Когда же «сдающей стороной», несущей, следовательно, ответственность за простой вагонов, если он в этом случае возник, является железная дорога, ее «ответственность» за простой вагонов можно понимать лишь в негативном смысле, как освобождение органа морского транспорта от уплаты штрафа за задержку вагонов⁴⁴.

Все эти три штрафные санкции, предусмотренные либо за опоздание подачи вагонов. (в первом случае), либо за простой вагонов (в двух других случаях), являются, по существу, санкциями за ненадлежащее, т. е. за несвоевременное выполнение плана перевалки, в отличие от санкций первого вида, установленных «за невыполнение» плана перевалки.

Третий вид составляют следующие штрафные санкции.

1. Штраф за неочистку вагонов. При подаче неочищенных вагонов под погрузку этот штраф уплачивается железной дорогой морскому порту. При неочистке вагонов после выгрузки (очистка в данном случае должна производиться, как и самая выгрузка, средствами порта) штраф уплачивается портом железной дороге. В обоих случаях размер штрафа одинаков: 1 руб. с двухосного вагона и 2 руб. с четырехосного и большей осности вагона⁴⁵.

2. Штраф за задержку контейнеров транспортных министерств. При перевозке грузов в контейнерах прямым смешанным сообщением, выполняемой органами разных видов транспорта, устанавливаются определенные сроки оборота контейнеров. За задержку контейнеров сверх установленных сроков паромоходства (морские и речные) и железные дороги уплачивают штраф: 30 коп. за каждые сутки задержки каждого контейнера⁴⁶.

3. Штраф за необеспечение согласованной погрузки маршрута. Этот штраф взыскивается с «виновной стороны» (с морского порта в пользу железной дороги или с дороги в пользу порта) в размере 75 руб. за каждый маршрут, «кроме штрафа за невыполнение плана перевозок»⁴⁷.

В отличие от первых двух видов штрафных санкций, установленных за различные, не совпадающие для обеих сторон нарушения, каждое из которых влечет применение штрафной санкции лишь к одной из этих сторон (либо к железной дороге, либо к органу морского транспорта), санкции третьего вида установлены за нарушения, совпадающие по своему характеру для обеих сторон, и каждая из этих санкций применяется как к той, так и к другой стороне в зависимости от того, на какую из них падает ответственность за данное нарушение.

Заслуживает внимания вопрос о юридической природе санкций, предусмотренных в § 22 «Правил водного сообщения» за задержки по передаточным операциям в пунктах перевалки с реки на море и обратно.

В § 22 предусматриваются следующие три санкции.

1. Санкция за простой судов, возникающий в случае непредоставления в установленный срок соответствующего тоннажа для непосредственной перевалки с борта на борт и несогласия принять груз на свой склад.

Эта санкция, уплачиваемая принимающей груз стороной стороне, сдающей груз, именуется «штрафом». Но размер ее определяется «исходя из установленной для данного груза нормативной себестоимости содержания судна на стоянке в час за время простоя судна».

2. Санкция за простой судов, возникающий в случае, когда суда под приемку груза будут поданы в установленный срок, а суда с грузом не будут поданы. Данная санкция, уплачиваемая сдающей груз стороной принимающей стороне и также именуемая штрафом, определяется в том же размере, как и предыдущая санкция.

3. Санкция за невыполнение судо-суточных норм погрузки или выгрузки. И эта санкция также установлена за простой судна, но, в отличие от первых двух случаев, не за простой в ожидании судном выгрузки (1-й случай) или погрузки (2-й случай), а за простой в связи с медленным ходом погрузки или выгрузки. Подобно первым двум санкциям она квалифицируется «Правилами» как «штраф», размер которого определяется по «нормативной стоимости данного судна в час стоянки за все время простоя».

Оставляя в стороне чисто словесное различие в определении размера штрафа этой третьей санкции по сравнению с первыми двумя⁴⁸, нельзя, однако, не заметить, что все эти три санкции носят не штрафной, а, скорее, компенсационный характер. Они направлены непосредственно на возмещение непроизводительно понесенных расходов по содержанию судна на стоянке за время простоя, т. е. на возмещение определяемого этим «положительным ущербом» убытка от простоя. Следовательно, вопреки своему «штрафному» наименованию, данные санкции не являются, по своей природе штрафными⁴⁹.

Этот вывод не может быть ослаблен и тем, что размер убытка определен здесь исходя не из фактической, а из нормативной стоимости (себестоимости) содержания судна на простое. Это, очевидно, объясняется затруднительностью исчисления в таких случаях строго фактической стоимости⁵⁰.

§ 2. КЛАССИФИКАЦИЯ ШТРАФНЫХ САНКЦИЙ ПО СООТНОШЕНИЮ ИХ С ВОЗМЕЩЕНИЕМ УБЫТКОВ

Штрафные санкции, установленные за те или иные нарушения, подлежат взысканию даже и при отсутствии в результате этих нарушений каких-либо убытков.

Это положение, совершенно бесспорное в законодательстве и в теории, твердо проводится и в арбитражно-судебной практике, где такой вопрос нередко возникает по делам о взыскании штрафных санкций в связи с возражениями ответчиков, будто допущенные ими нарушения не причинили истцу никакого убытка⁵¹.

Но и при наличии установленных за нарушение обязательства штрафных санкций вопрос о возмещении причиненных этим нарушением убытков не отпадает, а, наоборот, имеет большое практическое значение. По этому вопросу действующие в советском гражданском праве штрафные санкции могут быть подразделены на четыре вида:

1) штрафные санкции, взыскиваемые сверх возмещения убытка, причиненного данным нарушением, т. е. совокупно с полным возмещением убытка;

2) штрафные санкции, при которых убыток, хотя и возмещается, но лишь в части, не покрытой взысканной штрафной санкцией, т. е. с зачетом штрафной санкции в превышающую ее размер сумму убытка;

3) штрафные санкции, при которых управомоченной на их получение стороне предоставляется право выбора («альтернатива») между требованием неустойки и требованием возмещения убытков;

4) штрафные санкции, при которых право требования возмещения убытков вовсе исключается⁵².

Не все, однако, указанные виды штрафных санкций применяются в области морского транспорта. Прежде всего, здесь вовсе нет санкций типа зачетной неустойки, поскольку ни одна из применяемых на морском транспорте санкций не сочетается с возмещением убытков в части, превышающей штраф. Далее, что касается альтернативной неустойки, то таковая встречается лишь в одном случае, притом как некая «метаморфоза» исключительной неустойки. Это относится к штрафу за просрочку в доставке груза (ст. 13 «Положения от 3 июля», ст. 9, п. «в» «Положения от 29 сентября», ст. 138 «Общих правил»). Если просрочка в доставке не вызвала порчи груза, ответственность за

указанную просрочку ограничивается лишь штрафом, представляющим собой исключительную неустойку. Но если просрочка в доставке груза имела своим последствием его порчу, то грузополучатель имеет право, по своему усмотрению, требовать либо уплаты штрафа за просрочку, либо возмещения убытка от порчи груза вследствие просрочки⁵³.

Следует, впрочем, иметь в виду, что штраф за просрочку доставки груза, хотя и оказывается в упомянутом случае в альтернативном соотношении с возмещением убытка, но все же отличается от обычной альтернативной неустойки. Ибо она характеризуется альтернативным соотношением с возмещением всякого рода убытков, явившихся следствием нарушения обязательства. В данном же случае грузополучателю предоставляется выбор между взысканием штрафа и получением возмещения лишь одного определенного убытка, выражающегося непосредственно в порче груза. Взыскание же всяких других убытков от просрочки в доставке груза не допускается и при отказе от взыскания штрафа⁵⁴.

За исключением этого единственного и притом столь своеобразного случая, штрафные санкции в области морских перевозок подразделяются по рассматриваемому признаку лишь на следующие два вида:

- 1) санкции типа исключительной неустойки;
- 2) санкции типа совокупной стоимости⁵⁵.

Из этих двух видов штрафных санкций на морском транспорте абсолютно преобладают санкции типа исключительной неустойки.

Что же касается штрафных санкций типа совокупной неустойки, то они могут быть, в свою очередь, подразделены на два вида:

- 1) штрафные санкции, сочетаемые с возмещением всех причиненных соответствующим нарушением убытков, без ограничения такого возмещения каким-либо определенным родом убытков;

- 2) штрафные санкции, сочетаемые с возмещением не всех причиненных данным нарушением, а лишь некоторых, специально определенных убытков.

Штрафные санкции первого из этих видов назовем *неограниченно-совокупными*, а штрафные санкции второго вида — *ограниченно-совокупными*⁵⁶.

К санкциям характера неограниченно-совокупной неустойки относятся на морском транспорте следующие штрафные санкции.

1. Штраф за неправильное указание грузоотправителем в транспортных документах сведений о грузе.

КТМ устанавливает ответственность отправителя перед перевозчиком «за вред, происшедший вследствие неточности или неправильности, допущенной отправителем в поданном объявлении» (ст. 79). Это правило в несколько иной редакции воспроиз-

ведено и в ст. 31 «Общих правил», возлагающей на грузоотправителя «ответственность перед пароходством и третьими лицами за последствия, происшедшие вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных им в погрузочном ордере, экспортном поручении или накладной». Сформулированная в столь общей форме ответственность является, конечно, прежде всего ответственностью за убытки без ограничения ее каким-либо определенным видом убытков. В соответствии с этим, «Общие правила» отмечают, что за неправильное указание сведений о грузе «с грузоотправителя взыскиваются дополнительные платы согласно тарифу, а также причиненные пароходству убытки» (ч. 1, ст. 137).

Указанием неправильных сведений о грузе пароходству могут быть причинены, а потому, согласно ч. 1, ст. 137, могут быть и взысканы с грузоотправителя убытки независимо от того, повлекла или не повлекла неправильность сведений уменьшение провозных платежей и сборов. Но поскольку ч. 1 ст. 137 говорит о взыскании «дополнительных плат согласно тарифу», в ней имеются в виду прежде всего такие случаи, когда неправильность сведений о грузе повлекла уменьшение, по сравнению с тарифом, исчисленной суммы платежей.

Именно для этих случаев, когда «неправильное указание грузоотправителем сведений о грузе вызвало уменьшение провозных платежей и сборов», установлен еще и «штраф в размере двойной разницы между полной суммой» следуемых по данной перевозке платежей и «суммой, исчисленной на основании указаний отправителя» (ч. 2, ст. 137).

Таким образом, если неправильное указание сведений о грузе вызвало уменьшение исчисленной суммы платежей по перевозке этого груза, с грузоотправителя, помимо довзыскания дополнительных платежей (о чем говорится дважды: в обеих частях ст. 137), взыскиваются: убытки, если таковые причинены (ч. 1, ст. 137), и штраф в указанном выше размере (ч. 2, ст. 137).

Следовательно, этот штраф представляет собой санкцию типа совокупной, притом (поскольку взыскиваемые убытки не ограничены каким-либо определенным видом потерь или расходов) неограниченно-совокупной неустойки.

2. Штраф, уплачиваемый при простое судна, происшедшем вследствие несвоевременной передачи пароходству, неправильности или неточности документов, требуемых портовыми, таможенными, санитарными и иными правилами.

В основе этого штрафа, предусмотренного в ст. 32 «Общих правил», как и в основе предыдущего штрафа, лежит нарушение правил транспортной документации. Он также сочетается с возмещением причиненных данным нарушением убытков, притом без ограничения их каким-либо определенным видом потерь. Такая неограниченная ответственность за убытки вытекает из ст. 32 «Общих правил» и из ст. 86 КТМ.

Следовательно, данный штраф имеет характер совокупной, притом неограниченно-совокупной неустойки.

3. Штрафная санкция за помещение груза на судне без ведома капитана.

Взыскиваемый в этом случае, согласно ст. 119 КТМ, двойной фрахт (за пройденное до пункта выгрузки расстояние) включает по существу, как уже отмечалось выше, штраф за указанное нарушение в размере, равном сумме фрахта за пройденный грузом путь. Но ст. 119 КТМ предусматривает еще и взыскание сверх этого штрафа «всех убытков, которые понесет перевозчик вследствие помещения означенного груза». Следовательно, данный штраф имеет характер неограниченно-совокупной неустойки.

К санкциям характера *ограниченно-совокупной неустойки* относятся следующие.

1. Штраф, взыскиваемый по каботажным перевозкам с грузоотправителя в случае неявки грузополучателя для приема груза, адресованного в пункт, где у пароходства нет помещений, пригодных для хранения данного груза (ст. 51 «Общих правил»).

Этот штраф, как уже упоминалось, похож на обычные штрафы за простой судов под грузом в пунктах погрузки или выгрузки и входит вместе с ними в одну и ту же категорию штрафных санкций. Но что касается соотношения штрафа с возмещением убытков, то упомянутые обычные штрафы за простой, как и большинство штрафных санкций на транспорте, принадлежат к типу исключительной неустойки. В данном же случае, сверх штрафа, с грузоотправителя взыскиваются «расходы по выгрузке и хранению груза в пункте вынужденной выгрузки или в пункте отправления, а также стоимость дополнительной перевозки» (ст. 51).

Сумма этого взыскания представляет собою убытки пароходства, вызванные неявкой грузополучателя. И так как возмещению сверх штрафа подлежат лишь именно эти, а не еще какие-либо иные убытки, то данный штраф должен быть признан имеющим характер *ограниченно-совокупной неустойки*. Как бы редко ни встречались в таких случаях другие, помимо указанных, убытки, они все же не исключены. Поэтому данная штрафная санкция принципиально сохраняет свой *ограниченно-совокупный характер*.

2. Оплата стоянки (простоя) судна под зачисткой, необходимость которой вызвана нарушением планового ассортимента грузов грузоотправителем.

Эта санкция, предусматриваемая в ст. 39 «Общих правил», хотя и не именуется штрафом, но имеет штрафной характер.

Поскольку она совмещается с оплатой грузоотправителем пароходству работ по зачистке судна, т. е. с возмещением определенного, точно указанного убытка, а не всех вообще возможных в таком случае убытков, эта санкция должна быть признана имеющей характер *ограниченно-совокупной неустойки*.

3. Штраф за простой судна в пункте перевалки, вызванный непредоставлением в этом пункте грузоотправителем крепительных, сепарационных и иных материалов и предусмотренный в § 31 «Правил железнодорожно-водного сообщения». Если при этом также простаивают и вагоны, то, кроме указанного штрафа, грузоотправитель, в силу того же § 31, возмещает порту, как уже было объяснено выше, уплаченный им за этот простой железной дороге штраф, т. е. определенного рода убыток.

Таким образом, штраф, уплачиваемый грузоотправителем пароходству за простой судна, приобретает в этом случае характер ограничено-совокупной неустойки. Здесь имеется лишь та особенность, что указанные две санкции (штраф и возмещение убытка) взыскиваются в пользу не одного и того же, а двух разных юридических лиц: штраф — в пользу пароходства, возмещение убытка — в пользу порта. Но эта особенность не меняет указанного вывода, так как обе санкции взыскиваются с одного и того же лица за одно и то же нарушение, лишь повлекшее два последствия (простой судна и простой вагонов).

4. Штраф, взыскиваемый по перевозкам в малом каботаже с грузоотправителя или грузополучателя за повреждение частей судна при погрузке или выгрузке их средствами (ст. 18 «Положения от 3 июля»). В сумме уплачиваемой в этом случае «трехкратной стоимости поврежденных частей» собственно «штраф» сочетается с возмещением убытка, выражающегося в самом повреждении данной «части судна».

5. Штраф, взыскиваемый (по перевозкам того же вида плаванья и в силу той же ст. 18) с пароходства за повреждение судами береговых устройств клиентуры. В данном случае так же, как и в предыдущем, в сумму уплачиваемой «трехкратной фактической стоимости исправлений» повреждения входят, с одной стороны, возмещение убытка, выражающегося в фактической стоимости исправления повреждения, и, с другой стороны, штрафная по существу санкция в размере двухкратной стоимости этого исправления.

Оба последних штрафа, как сочетаемые с возмещением лишь определенного рода убытков, имеют в этом отношении характер ограничено-совокупной неустойки.

Изложенная выше классификация штрафных санкций по признаку их соотношения с возмещением убытков дает возможность сделать следующие выводы.

1) Штрафные санкции, сочетаемые с возмещением убытков, встречаются в области морских грузовых перевозок лишь в меньшинстве случаев, в качестве изъятий из общего правила. Во всех остальных случаях штрафные санкции исключают возмещение убытков, т. е. относятся к типу исключительной неустойки. Лишь в одном из этих случаев штрафная санкция (за просрочку в доставке груза), хотя и является сама по себе исключительной неустойкой, превращается при известных условиях

(если просрочка вызвала порчу груза) в альтернативную неустойку, однако лишь по отношению к убытку, вызванному порчей груза.

2) Штрафные санкции, сочетаемые с возмещением убытков, встречаются в двух разновидностях, нося характер либо неограниченно-совокупной, либо ограниченно-совокупной неустойки.

3) Штрафные санкции неограниченно-совокупного характера, т. е. совмещаемые с взысканием убытков без ограничения каким-либо родом убытка, имеют место в трех случаях. Эти случаи, в некотором смысле сходные между собою, поддаются обобщению. Два из них являются нарушениями правил транспортной документации: а) неправильным указанием сведений о грузе, вызвавшим уменьшение исчисленной суммы платежей по его перевозке; б) необеспечением перевозки груза надлежащими документами, требуемыми согласно портовым, таможенным, санитарным и иным правилам. Третий случай — помещение груза на судне без ведома капитана — хотя и не подпадает под этот вид нарушений, но все же имеет с первыми двумя случаями нечто общее, поскольку отрицательные черты этих случаев выступают в нем еще резче. Если в первых двух случаях груз передается пароходству с недостатками в оформлении его перевозки, то в третьем случае перевозка груза вообще не получает никакого транспортного оформления, как произведенная без ведома капитана. Если в первом из указанных трех случаев перевозчику грозит недобор провозной платы и прочих платежей, то в третьем случае он рискует вообще ничего не получить за перевозку груза. Если во втором случае у перевозчика могут встретиться затруднения из-за оказавшейся недостаточности, неправильности или неточности требуемых различными правилами документов, то тем большие трудности такого рода могут возникнуть в третьем случае, когда груз помещен на судне без ведома капитана.

Этим сходством трех указанных случаев, вероятно, обосновано и применение к ним одного и того же, притом наиболее строгого по своей юридической структуре, режима ответственности: штрафная санкция, сочетаемая с возмещением убытков без ограничения его каким-либо одним, заранее определенным, видом потерь или расходов, так как во всех указанных случаях трудно или даже вовсе нельзя заранее определить круг и характер возможных в результате данного нарушения убытков.

4) Штрафные санкции ограниченно-совокупного характера имеют место в пяти указанных выше случаях. Во всех этих случаях, в отличие от трех предыдущих, характер обычно причиняемых убытков определяется самим характером соответствующего нарушения.

Этим, по-видимому, и объясняется то, что при совмещении в указанных случаях с подлинно штрафной санкцией еще и возмещения фактических убытков в качестве таковых предусматри-

ваются не любые убытки (как в первых трех случаях), а убытки, предопределяемые уже самим существом данного правонарушения, а потому и конкретно предвидимые заранее.

Тем самым указанные штрафные санкции, как сочетаемые с возмещением лишь заранее определенного рода убытков (хотя не исключена возможность и других убытков), приобретают характер, присущий ограниченно-совокупной неустойке.

§ 3. КЛАССИФИКАЦИЯ ШТРАФНЫХ САНКЦИЙ ПО ВОПРОСУ ОБ ОСНОВАНИЯХ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Прежде всего необходимо подчеркнуть императивный, как общее правило, характер норм советского морского права о штрафных санкциях. Для взаимоотношений между морскими пароходствами и их клиентурой он специально отмечен в ст. 125 «Общих правил», в которой «всякие соглашения», имеющие целью «изменить или устранить» возложенную ответственность, объявляются недействительными. То же общее правило действует и во взаимоотношениях между органами морского и других видов транспорта по прямым смешанным сообщениям.

Указанное правило, не вызывающее сомнений в литературе, твердо проводится и в судебно-арбитражной практике.

Весьма интересен в этом отношении следующий случай из практики МАК (дело № 7 — 1954 г.). По мартовскому графику 1953 г., установленному министерствами морского флота и внешней торговли, «Союзнефтеэкспорт» должен был предъявить в одном из иностранных портов к перевозке на судне Черноморского пароходства 4500 т груза. В графике содержалась оговорка о том, что в случае необеспечения этого количества штраф будет взыскиваться лишь за недогруз до 3000 т. Позднее те же министерства внесли в график изменение, снизив количество с 3000 до 2500 — 2000 т, с оговоркой, что это изменение производится «без ответственности сторон по графику». Однако по мартовскому графику было погружено только 1602 т. Возражая против предъявленного пароходством иска о штрафе за недогруженное количество, ответчик ссылаясь на внесенную при изменении графика оговорку, МАК истолковала, однако, эту оговорку лишь как подтверждение отказа от требований, связанных с первоначально установленным количеством груза, а не как освобождение от ответственности по измененному количеству. При этом МАК указала, что иное толкование противоречило бы закону, поскольку нормы «Положения от 29 сентября», устанавливающие штрафную ответственность, носят не диспозитивный, а принудительный характер, не допускающий изменений по соглашению сторон.

Ввиду отсутствия в деле спора по поводу оговорки, содержащейся в графике еще до его изменения, она осталась без

соответствующего разъяснения. Но и эта оговорка, если толковать ее по буквальному смыслу, противоречила бы закону, так как при возложении обязанности предъявить груз в количестве 4500 т она устанавливала ответственность за недогруз лишь до 3000 т, т. е. освобождала тем самым от ответственности за недогруз 1500 т.

Данная оговорка могла бы считаться не противоречащей закону лишь при толковании ее в смысле установления количества подлежащего предъявлению груза не в твердом, а в ориентировочном, по выбору отправителя, размере: от 3000 до 4500 т.

В связи с утверждением «Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик» принцип императивности норм о штрафных санкциях в области морского права получает новое, уже в законодательном порядке, закрепление. В ст. 36 этих «Основ» содержится одно из общих положений об обязательствах, согласно которому «не допускается соглашение между социалистическими организациями об ограничении их ответственности, если размер ответственности для данного вида обязательств точно определен законом». Ст. 3 тех же «Основ» устанавливает, что отношения транспортных организаций (при этом упоминается и морской транспорт) «с клиентурой и между собой» регулируются «в соответствии с настоящими Основами гражданским законодательством. Кроме того, в раздел «Обязательственное право» «Основ» включена и специальная глава (девятая) о перевозке, включающая и перевозку грузов морем.

Таким образом, приведенное выше общее правило ст. 36 «Основ» распространяется и на обязательства в области морских грузовых перевозок и, следовательно, освобождение от ответственности по штрафным санкциям в этой области допускается лишь в силу соответствующих нормативных актов.

Исходя из содержания данных актов, штрафные санкции по морским грузовым перевозкам можно подразделить на две категории.

В первой из них, наиболее обширной, постановления о штрафных санкциях не сопровождаются указанием на те или иные основания освобождения от их уплаты.

Во второй категории указываются обстоятельства, освобождающие от ответственности по штрафным санкциям.

К *первой категории санкций*, по отношению к которой в нормативно-правовых актах не устанавливается никаких освобождающих от ответственности оснований, относятся:

1) все штрафы, применяемые во взаимоотношениях между органами морского транспорта и железными дорогами в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, кроме штрафа за простой вагонов⁵⁷;

2) все штрафы, применяемые во взаимоотношениях между

морскими и речными пароходствами в прямом водном сообщении⁵⁸;

3) штрафы, уплачиваемые пароходству при простое судов, явившемся следствием:

а) несвоевременной передачи грузоотправителем пароходству, а также неправильности или недостаточности документов, требуемых портовыми, таможенными, санитарными и другими правилами⁵⁹;

б) нарушения грузоотправителем планового ассортимента грузов и вызванной этим необходимости зачистки судна⁶⁰;

в) непредоставления или несвоевременного предоставления грузоотправителем в пункте перевалки крепительных, сепарационных и утеплительных приспособлений и материалов⁶¹;

г) неявки грузополучателя за приемом груза, адресованного в пункт, где у пароходства нет пригодных для хранения данного груза помещений⁶²;

4) штрафные санкции (штраф за простой судна, уплата фрахта за фактически неперевазанный груз) при непредъявлении своевременно грузов железной дороге во время массовой перевозки их с перевалкой на морской транспорт⁶³;

5) штраф, уплачиваемый пароходству за неправильное указание грузоотправителем сведений о грузе, вызвавшее уменьшение исчисленных платежей по его перевозке⁶⁴;

6) штрафы, уплачиваемые грузоотправителем за невнесение провозных платежей и сборов при сдаче груза к перевозке и грузополучателем за задержку оплаты начисленных на него сумм⁶⁵;

7) предусмотренный ст. 252 КТМ штраф за задержку рассмотрения органами морского транспорта претензий, вытекающих «из перевозки грузов ширпотреба»;

8) штрафные санкции по перевозкам в малом каботаже, предусмотренные в ст. 18 «Положения от 3 июля»:

а) за повреждение частей судов при погрузке или выгрузке средствами грузоотправителя или грузополучателя;

б) за повреждение судами береговых устройств клиентуры;

9) установленная в ст. 119 КТМ штрафная санкция за помещение груза на судне без ведома капитана.

Во вторую категорию санкций, по которой установлен исчерпывающий перечень оснований освобождения от ответственности, входят:

1) штрафы, уплачиваемые друг другу морским пароходством и грузоотправителем за невыполнение плана (графика) перевозок;

2) штраф, уплачиваемый пароходством грузоотправителю за опоздание в подаче судна под погрузку;

3) взыскиваемый с грузоотправителя и грузополучателя штраф за простой судна под погрузочно-разгрузочными опера-

циями или в ожидании их производства (за исключением штрафа, входящего в первую категорию штрафных санкций — см. выше, п. 3, «г»);

4) штраф, уплачиваемый пароходством грузополучателю за просрочку в доставке груза⁶⁶;

5) штраф за задержку (простой) вагонов, взыскиваемый с морского порта в пользу железной дороги по перевозкам в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении⁶⁷.

В отношении первой, наименее разработанной в литературе, категории штрафных санкций возникает вопрос: как толковать факт отсутствия в ней каких-либо указаний на границы ответственности?

Возможны два варианта его толкования: а) ответственность устанавливается здесь независимо от вины, притом без каких-либо определенных оснований, допускающих освобождение от ответственности; б) ответственность и здесь, несмотря на отсутствие прямого о том указания, основывается на принципе вины, однако с презумпцией виновности стороны, нарушившей соответствующую обязанность.

Представляется, однако, что было бы неправильно решать указанный вопрос в смысле того или другого варианта одинаковым образом для всех штрафных санкций первой категории. Например, ко взысканию штрафов за простой судов вследствие несоблюдения правил транспортной документации (ст. 32 и 137 «Общих правил») или вследствие неявки грузополучателя к моменту прибытия груза, адресованного в пункт, где нет пригодных для хранения этого груза складских помещений (ст. 51 «Общих правил»), возможно применение принципа ответственности за вину с презумпцией виновности (поскольку не доказано иное) нарушителя соответствующей обязанности. Но штрафная ответственность грузоотправителя и грузополучателя, например, за несвоевременную уплату следуемых пароходству сумм (ст. 57 «Общих правил») явно не может быть ограничена принципом вины, даже с презумпцией виновности.

В настоящее время в связи с тем, что в «Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик» включены обязательства по перевозкам (гл. 9 раздела III «Обязательственное право»), подчиненные «Общим положениям об обязательствах» (гл. 1 того же раздела), к разрешению рассматриваемого вопроса должно быть привлечено одно из общих положений, содержащееся в ст. 37 «Основ».

В этой статье, озаглавленной «Вина как условие ответственности за нарушение обязательств», говорится, что такая ответственность существует «лишь при наличии вины (умысла или неосторожности), кроме случаев, предусмотренных законом⁶⁸ или договором»⁶⁹. Это положение сопровождается указанием на презумпцию виновности: «Отсутствие вины доказывается лицом⁷⁰, нарушившим свое обязательство».

Вследствие этого и так как «в законе», а именно в постановлениях о штрафных санкциях рассматриваемой категории, нет прямых указаний на повышенную (независимо от вины) ответственность по этим санкциям⁷¹, пришлось бы применить к ним, согласно ст. 37 «Основ», принцип ответственности лишь за вину.

Отсюда следует вывод, что по отношению к тем из указанных санкций, где будет признано целесообразным установить повышенную (выходящую за пределы принципа вины) ответственность, это надо сделать в нормативном порядке с указанием определенных, в виде исчерпывающего перечня, оснований освобождения от ответственности. Тогда такие штрафные санкции перейдут из первой категории во вторую, а по отношению к оставшимся в первой категории будет действовать принцип вины с презумпцией виновности нарушителя обязательства.

Гораздо более разработан в юридической литературе вопрос об ответственности по отношению ко второй категории штрафных санкций, где установлены, в порядке исчерпывающего перечня, определенные обстоятельства, освобождающие от ответственности.

По господствующему в литературе взгляду⁷² перечни этих обстоятельств носят исчерпывающий характер, а потому не подлежат распространительному толкованию, ввиду чего ответственность по указанным штрафным санкциям является расширенной, выходящей за пределы принципа вины.

На той же позиции твердо стоит и практика Морской арбитражной комиссии. МАК неизменно удовлетворяет иски о взыскании штрафных санкций, отклоняя ссылки ответчиков на препятствовавшие исполнению их обязанностей обстоятельства, если эти обстоятельства, даже при всей их уважительности по существу, не предусмотрены упомянутыми перечнями. Так, в делах по иску к Балтийскому пароходству (дело № 96 — 1952 г.) и по иску к Черноморскому пароходству (дело № 33 — 1957 г.) о взыскании штрафа за неподачу судов были отвергнуты ссылки пароходств: а) по первому делу — на то, что судно было повреждено при столкновении, вследствие чего находилось в ремонте; б) по второму делу — на то, что судно подверглось аварии, ввиду чего Регистр СССР запретил выход его в плавание. При этом не была принята во внимание и ссылка пароходства на невозможность замены аварийного судна другим ввиду распределения всех судов по графику за данный месяц (дело № 33 — 1957 г.).

Равным образом отклонялись и ссылки грузоотправителей на такие причины непредъявления груза, которые не указаны в перечнях освобождающих от ответственности обстоятельств: а) на забракование приготовленного к перевозке груза (фиников) ввиду зараженности его червями (дело № 15 — 1959 г., по иску Черноморского пароходства к Всесоюзному объединению «Востокинторг»); б) на неполучение от соответствующего иностран-

ного правительства лицензии на вывоз груза (табака), предусмотренного графиком (дело № 12 — 1955 г., по иску того же пароходства к Всесоюзному объединению «Разноэкспорт»).

Принцип расширенной (за пределы принципа вины) ответственности по штрафным санкциям рассматриваемой категории не отменяется приведенным выше положением ст. 37 «Основ» о вине как условии ответственности за нарушение обязательств, поскольку в той же ст. 37 допускаются предусмотренные законом исключения из этого общего правила, поскольку расширенная ответственность по штрафным санкциям этой категории прямо предусмотрена в нормативных актах и поскольку ст. 73 «Основ», относящаяся почти ко всем штрафным санкциям этой категории, не содержит (в отличие от ст. 74 и 75) прямого указания на ответственность по принципу вины.

Исключение в данном вопросе представляет собой ответственность за просрочку в доставке груза (см. подробнее гл. II, § 4) ввиду того, что ст. 75 «Основ» устанавливает за такое нарушение ответственность по принципу вины. Поэтому с приведением постановлений о штрафной санкции за просрочку в доставке груза в соответствие со ст. 75 «Основ» эта санкция перейдет из второй категории (где существует расширенная ответственность) в первую (где останутся санкции с ответственностью по принципу вины) ⁷³.

В замкнутом круге оснований освобождения от ответственности по штрафным санкциям второй категории особо важную роль играют стихийные явления как основание, которое гораздо чаще других встречается в практике торгового мореплавания.

Большое практическое значение имеют поэтому два следующих вопроса, касающихся стихийных явлений.

1) Указания в нормативных актах морского права на стихийные явления как на основание освобождения от ответственности сопровождаются обычно конкретным перечислением тех или иных стихийных явлений (например пожар, шторм, наводнение). За исключением лишь одного случая, где такое перечисление носит явно примерный характер ⁷⁴, во всех остальных оно строится, как и основной перечень освобождающих от ответственности обстоятельств, по типу «замкнутого круга».

В связи с этим возникает вопрос, действительно ли являются в этих случаях исчерпывающими также и перечисления стихийных явлений или они имеют уже не исчерпывающий, а только примерный характер?

По этому вопросу существует разногласие: одно мнение — перечни стихийных явлений следует считать также исчерпывающими; другое — только примерными ⁷⁵.

Хотя первое из этих мнений преобладает в литературе и нашло свое выражение в практике Морской арбитражной комиссии ⁷⁶, нам представляется правильным второе. Содержащиеся в нормативных актах перечни стихийных явлений, освобождающих от

ответственности, не одинаковы: например, «пожар, шторм, наводнение» (ст. 15 «Положения 3 июля» и ст. 11 «Положения от 29 сентября»), «шторм, мелководье, пожар» (ст. 138 «Общих правил»). Стоя на позиции исчерпывающего перечня стихийных явлений, было бы невозможно объяснить, почему, например, мелководье, оправдывающее просрочку в доставке грузов по ст. 138 «Общих правил», относящихся исключительно к морским перевозкам, не должно иметь такого значения по «Положению от 3 июля», хотя оно регулировало в свое время перевозки не только в малом каботаже, но и по речным путям, где мелководье и встречается гораздо чаще и влияет гораздо сильнее на срочность доставки грузов.

Кроме того, в перечнях освобождающих от ответственности обстоятельств вовсе отсутствуют стихийные явления, не менее серьезные, чем некоторые из прямо предусмотренных. И если стоять на позиции исчерпывающего списка стихийных явлений, то было бы трудно обосновать, почему столь серьезные стихийные явления, как, например, тяжелая ледовая обстановка или туман, менее существенны для освобождения от ответственности, чем пожар, возникающий к тому же весьма часто по причинам, зависящим от самой ответственной стороны.

Следует поэтому полагать, что хотя стихийные явления входят как таковые в состав *исчерпывающего* перечня оснований освобождения от ответственности, все же самый круг таких стихийных явлений уже не ограничивается перечнем исчерпывающего характера. С другой, однако, стороны, само собою разумеется, что в этот круг могут входить не любые вообще стихийные явления (в том числе, например, дождь, град и т. п.), а лишь те, которые по чрезвычайной силе своего воздействия соответствуют принятому в законе и в литературе понятию «непреодолимой силы»⁷⁷ и поэтому могут быть признаны подобными указанным в упомянутых перечнях стихийным явлениям (шторм, наводнение)⁷⁸.

2) Независимо от того или иного решения вопроса об исчерпывающем или примерном характере перечня стихийных явлений, освобождающих от ответственности, следует иметь в виду, что такое освобождающее действие они имеют не при всех условиях.

Предполагается, что даже при наличии стихийного явления ответственная сторона проявила необходимую предусмотрительность и распорядительность и, вообще, сделала все от нее зависящее для предотвращения невыполнения своего обязательства. Лишь при этом предполагаемом условии и лишь поскольку такое предположение не опровергнуто, стихийное явление может быть признано обстоятельством, освобождающим от ответственности за невыполнение обязательства.

На этой точке зрения стоит ст. 138, п. «а» «Общих правил» по отношению к ответственности за просрочку в доставке грузов, требующая, чтобы просрочка, даже вызванная стихийным явлением, «не могла быть парходом предотвращена». С той же

точки зрения следует, несомненно, рассматривать освобождающее от ответственности действие стихийных явлений и во всех других случаях.

Таким образом, даже и при расширенной за пределы принципа вины ответственности, вытекающей из системы исчерпывающего перечня освобождающих обстоятельств, принцип вины все же совершенно не устраняется, но сохраняется лишь внутри этой системы, по отношению только к тем обстоятельствам, которые входят в соответствующий перечень и по отношению к которым может иметь значение вопрос о виновности или невиновности ответственной по обязательству стороны.

С вопросами полного освобождения от штрафной ответственности по морским грузовым перевозкам связан и вопрос об уменьшении размера штрафной ответственности в случае, если нарушение соответствующей обязанности произошло не без вины стороны, потерпевшей от данного нарушения.

Этот вопрос, не затрагиваемый⁷⁹ в нормативных актах морского права, может быть в настоящее время разрешен на почве «Основ гражданского законодательства».

Ст. 37 «Основ» устанавливает, что «если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон», размер ответственности должника соответственно уменьшается.

Так как в отношении самого содержания указанной ответственности ст. 37 ссылается на ст. 36, предусматривающую ответственность и в форме штрафных санкций, то отсюда вытекает, что в соответствии со ст. 37 возможно снижение и размера штрафных санкций. И поскольку ст. 37 применима и к отношениям по грузовым (в частности, морским) перевозкам, возможно снижение штрафных санкций и по этим перевозкам.

По отношению к таким штрафным санкциям, где ответственность за нарушение строится на принципе вины, где, следовательно, при наличии вины потерпевшей стороны должно быть признано, что нарушение «произошло по вине обеих сторон», снижение размера штрафной санкции прямо вытекает из ст. 37.

Но и по отношению к штрафным санкциям, где существует расширенная за пределы принципа вины ответственность, где, следовательно, возможны случаи ответственности и без вины, рассматриваемое правило ст. 37 должно быть применено в порядке распространительного толкования и к этим случаям. Ясно, что если при вине потерпевшей стороны снижается размер штрафной санкции, взыскиваемой с нарушителя обязательства даже при *наличии* его вины, то тем более оправданным является такое снижение при *отсутствии* его вины в нарушении обязательства.

Глава II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ НАРУШЕНИЙ

§ 1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА (ГРАФИКА) ПЕРЕВОЗОК

Эта ответственность, как уже отмечалось выше, установлена в форме штрафа, составляющего 100 % провозной платы, а именно чистого фрахта, без каких-либо дополнительных сборов⁸⁰. Штраф уплачивается:

грузоотправителем — за все не предъявленное к перевозке количество груза⁸¹;

пароходством, не подавшим перевозочных средств, — за все непринятое количество груза, приготовленное к отправке⁸².

Непредъявленным считается также груз, предъявленный в состоянии, не соответствующем правилам перевозки и не приведенный грузоотправителем в надлежащее состояние в срок, обеспечивающий своевременную отправку груза⁸³. Предъявление груза в указанном неудовлетворительном состоянии удостоверяется актом, подписываемым обеими сторонами⁸⁴.

Равным образом, к неподаче судна приравнивается подача судна, непригодного для перевозки данного груза, что также должно быть удостоверено подписанным обеими сторонами актом⁸⁵.

Поэтому указанный выше штраф взыскивается также при ненадлежащем состоянии предъявленного груза и при непригодности поданного судна к перевозке предназначенного груза.

С другой стороны, применение штрафной санкции исключается в допустимых случаях замены груза, подлежавшего предъявлению, грузом другого рода и замены судна, подлежавшего подаче, другим судном (так называемым «субститутом»).

Замена груза допускается:

по перевозкам в малом каботаже — в пределах одной и той же группы грузов по установленной номенклатуре и с согласия начальника пароходства;

по перевозкам в большом каботаже и в заграничном сообщении — в пределах номенклатуры данного грузоотправителя при

соблюдении следующих трех условий: а) если перевозка заменяющего груза может быть произведена на том же судне в соответствии с правилами и техническими требованиями перевозки; б) если при замене груза полностью обеспечена предусмотренная графиком загрузка судна; в) если о предстоящей замене пароходство извещено не позже чем за 48 часов до срока подачи судна⁸⁶.

К этим трем условиям присоединяется еще одно: неизменность пункта назначения груза.

Замена груза, предусмотренного графиком, другим грузом того же отправителя, даже при соблюдении указанных условий, но с направлением в другой порт не допускается без разрешения начальника пароходства⁸⁷.

Эти условия не выдвигаются по перевозкам в малом каботаже, так как по этим перевозкам замена груза вообще обусловлена согласием начальника пароходства, что обеспечивает и приемлемость такой замены с точки зрения интересов пароходства, предусматриваемых указанными условиями. По перевозкам же в большом каботаже и в заграничном плавании замена груза не обусловлена согласием начальника пароходства и трактуется как право грузоотправителя⁸⁸, вследствие чего должна быть ограничена для обеспечения соответствующих интересов пароходства указанными выше условиями.

В практике МАК возникал вопрос о последствиях замены груза, предписанного графиком, грузом, принятым пароходством от других отправителей. Такая замена не освобождает от штрафа за непредъявление груза⁸⁹.

Это правило распространено и на те случаи, когда судно предоставлено по графику двум грузоотправителям, из которых один покрывает большим количеством своего груза недогруз со стороны другого отправителя⁹⁰.

Замена судна допускается на условиях, одинаковых для обоих видов каботажа и заграничного плавания: а) заменяющее судно («субститут») должно полностью удовлетворять условиям перевозки данного груза; б) замена должна быть произведена без ущерба для своевременной доставки груза⁹¹.

Особого внимания заслуживает вопрос об обстоятельствах, освобождающих от ответственности за невыполнение плана (графика) перевозок.

Эти обстоятельства предусматриваются по всем видам морских перевозок в порядке исчерпывающих перечней⁹².

Следует, однако, заметить, что круг освобождающих обстоятельств приведен в соответствующих перечнях не одинаковым образом для перевозок в малом каботаже, с одной стороны, и для перевозок в большом каботаже и в заграничном сообщении, с другой. Если по тем и другим перевозкам пожар, шторм и наводнение указаны в упомянутых перечнях как обстоятельства, освобождающие обе стороны (грузоотправителя и пароходство) от ответственности за невыполнение плана (графика) перевозок, то по

отношению к другим основаниям освобождения от ответственности дело обстоит иначе.

Это относится, во-первых, к обстоятельствам юридического характера. По перевозкам в малом каботаже в качестве такого освобождающего от ответственности обстоятельства указано «конвенционное прекращение» («запрещение») или «ограничение» перевозки, а по перевозкам в большом каботаже и в заграничном сообщении — «распоряжение правительства»⁹³.

Распоряжение правительства в ряде случаев может означать отмену или изменение соответствующей части плана перевозок⁹⁴. Но в таких случаях это распоряжение не «освобождает от ответственности» за невыполнение прежнего планового задания, а вообще лишает его силы или даже запрещает его выполнение. Это обстоятельство, недостаточно учитывавшееся А. Л. Маковским в его прежней работе⁹⁵, правильно признается им в его новом труде⁹⁶.

Однако следует иметь в виду, что в ряде случаев распоряжение правительства может иметь значение обстоятельства, действительно освобождающего от ответственности за невыполнение планового задания. Во-первых, не исключены случаи, когда распоряжение правительства, отнюдь не направленное на отмену или изменение какой-либо части плана перевозок, может, по объективно сложившимся обстоятельствам дела, вызвать невыполнение плана в этой части. Во-вторых, возможны случаи, когда распоряжение правительства, не вносящее никаких изменений ни в самый план перевозок, ни в график подачи судов под погрузку, будет иметь своим неизбежным по обстоятельствам дела последствием опоздание в подаче судна.

Как в тех, так и в других случаях распоряжение правительства может выступать как обстоятельство, освобождающее от ответственности: в случаях первого рода — от ответственности за невыполнение, в случаях второго рода — от ответственности за ненадлежащее выполнение плана перевозок⁹⁷.

Отмеченное различие между двумя видами указанных распоряжений имеет значение еще и в следующем отношении. Распоряжения об изменении плана перевозок могут исходить не только от правительства, но и от других органов, которым предоставлены соответствующие права в области планирования перевозок. Но при отсутствии изменения в плане перевозок основанием к освобождению от ответственности за его невыполнение служит по перевозкам в большом каботаже или в заграничном сообщении, согласно действующему законодательству, распоряжение лишь правительства, а не других, подчиненных ему органов.

В практике МАК возникал вопрос, освобождает ли от ответственности за непредъявление груза распоряжение иностранного правительства. Так, в деле № 12 — 1955 г. по иску Черноморского пароходства к «Разноэкспорту» о штрафе за непредъявление груза МАК отклонила ссылку ответчика на неполучение от ино-

странного правительства лицензии на вывоз этого груза. Такое решение следует признать правильным. Ст. 131—132 «Общих правил» и ст. 11 «Положения от 29 сентября», говоря о «правительстве», имеют в виду, конечно, лишь Советское правительство, а не правительства иностранных государств. Иное мнение, сопровождаемое указанием на объективную невозможность предъявления в данном случае груза, высказано А. Л. Маковским⁹⁸. Но если исходить из этого соображения, пришлось бы отказаться от признаваемого и А. Л. Маковским (см. там же, стр. 122) положения об исчерпывающем характере перечня оснований освобождения от ответственности за невыполнение плана перевозок.

Между перевозками в малом каботаже, с одной стороны, и перевозками в большом каботаже и в заграничном сообщении, с другой стороны, существуют в рассматриваемом вопросе и еще более существенные различия.

По перевозкам в малом каботаже грузоотправителя освобождают от ответственности, кроме указанных выше, еще два обстоятельства: «затопление шахт и рудничных карьеров»; «авария на предприятии, вызвавшая прекращение производства на срок не менее трех суток».

По перевозкам в заграничном сообщении и в большом каботаже ни то, ни другое обстоятельство не освобождает грузоотправителя от ответственности за невыполнение плана (графика) перевозок.

Чем может быть обосновано такое различие, едва ли вытекающее из существа тех и других морских сообщений? Будет ли это малый или большой каботаж, или даже заграничное сообщение, поскольку по всем этим видам торгового мореплавания речь идет об ответственности в отношениях между советскими организациями за невыполнение плана (графика) перевозок и об обстоятельствах, при которых данная ответственность должна отпадать, вышеуказанное различие не находит себе достаточного основания⁹⁹.

Поэтому, а также ввиду несомненной уважительности двух упомянутых обстоятельств¹⁰⁰ для признания их освобождающими от ответственности, представляется целесообразным включить их в число оснований к освобождению грузоотправителя от ответственности также и по перевозкам в большом каботаже и в заграничном сообщении.

В «Положении от 3 июля» (т. е. по перевозкам в малом каботаже) упоминается еще об одном случае освобождения грузоотправителя от ответственности за непредъявление груза к перевозке. Этот случай связан с предоставляемым в том же «Положении» пароходству правом сгущать при определенных условиях подачу тоннажа сверх плановой нормы. В число этих условий входит предварительное предупреждение отправителя. При неиспользовании тоннажа, поданного сверх плановой нормы в порядке сгущения погрузки без предварительного предупреждения, «отпра-

витель освобождается от уплаты штрафа», а поданный тоннаж, не загруженный отправителем, «не засчитывается в счет выполнения плана»¹⁰¹.

Что касается ответственности пароходства за невыполнение плана, то, помимо указанных выше оснований, оно освобождается от ответственности за неподачу тоннажа еще по одному основанию: если эта неподача вызвана задержкой тоннажа клиентурой сверх нормы под погрузкой или выгрузкой¹⁰².

Но именно в этом вопросе имеются существенные расхождения между «Положениями» от 3 июля и 29 сентября; между обоими этими «Положениями», с одной стороны, и «Общими правилами», с другой.

Между «Положениями» от 3 июля и 29 сентября имеются два расхождения.

Первое касается вопроса о том, задержка какого именно тоннажа отправителем освобождает пароходство от ответственности. Ст. 11 «Положения от 29 сентября» говорит о задержке «данного судна», т. е. того именно судна, которое должно быть подано пароходством тому же отправителю. Ст. 15, п. «в» «Положения от 3 июля» не требует для освобождения пароходства от ответственности, чтобы объектом задержки со стороны отправителя было именно то («данное») судно, которое должно быть ему подано, а ограничивается лишь требованием причинной связи между «неподачей тоннажа» пароходством и «несвоевременным освобождением тоннажа тем же отправителем». Но такая причинная связь может иметь место в ряде случаев и тогда, когда отправителем будет задержано не то именно судно, которое должно быть ему подано, а другое судно того же пароходства.

Второе расхождение между ст. 15, п. «в» «Положения от 3 июля» и ст. 11 «Положения от 29 сентября» состоит в том, что первая, в отличие от последней, освобождает пароходство от ответственности за неподачу тоннажа не только в случаях, когда такая неподача вызвана «несвоевременным освобождением тоннажа тем же отправителем», но еще и в том случае, «когда к отправителю применяется повышенный штраф за простой тоннажа или за систематическую задержку тоннажа под погрузкой или выгрузкой».

Едва ли указанные расхождения могут быть экономически обоснованы, исходя из различия в характере перевозок в малом и большом каботаже (или в заграничном сообщении).

По первому из этих расхождений правильнее позиция, занятая «Положением от 3 июля». Существенное значение для освобождения пароходства от ответственности за неподачу судна имеет причинная связь этой неподачи с неисправностью самого грузоотправителя в деле своевременного освобождения тоннажа пароходства. Необязательна идентичность задержанного судна с судном, которое должно быть подано под погрузку.

По второму же расхождению представляется правильной позиция, занимаемая «Положением от 29 сентября». Повышенный штраф за простой судов, применяемый на основании ст. 42 «Общих правил» к грузоотправителям, свидетельствует, конечно, об их неисправности в данном отношении. Однако один лишь факт применения такого повышенного штрафа еще не оправдывает неподачи судна пароходством, допущенной вне случаев причинной связи такой неподачи с несвоевременным освобождением тоннажа тем же отправителем. В случаях же наличия такой причинной связи освобождение пароходства от ответственности уже предусмотрено в том же п. «в» ст. 15 «Положения от 3 июля»¹⁰³.

Не менее существенно различие между «Положениями» от 3 июля и 29 сентября, с одной стороны, и «Общими правилами», с другой стороны, касающееся морских перевозок во всех видах плавания (в малом и большом каботаже и в заграничном сообщении) и состоящее в следующем.

Вышеуказанные «Положения» освобождают пароходство от ответственности (от уплаты штрафа), если неподача грузоотправителю тоннажа вызвана задержкой тоннажа «тем же отправителем» («Положение от 3 июля», ст. 15, п. «в»; «Положение от 29 сентября», ст. 11).

«Общие правила» перевозки грузов (ст. 132) воспроизводят это положение, правильно устраняя притом оба отмеченных выше расхождения между перевозками в малом каботаже и перевозками в заграничном сообщении и большом каботаже, содержащиеся в «Положениях» от 3 июля и 29 сентября¹⁰⁴. При этом, однако, «Общие правила» в той же ст. 132 расширяют круг связанных с задержкой тоннажа случаев освобождения пароходства от ответственности за неподачу судов, вводя в него еще и случаи, вовсе не предусмотренные «Положениями» от 3 июля и 29 сентября.

Дело в том, что ст. 132 освобождает пароходство от штрафа за неподачу тоннажа не только тогда, когда она имела место вследствие задержки судна под погрузкой или выгрузкой грузов «того же грузоотправителя, которому пароходство обязано подать судно», но также и тогда, когда неподача судна имела место вследствие задержки судов при погрузке или выгрузке грузов «грузоотправителями или грузополучателями, подчиненными тому же территориальному тресту (главку, конторе), что и организация, которой пароходство обязано подать судно под погрузку». По этому поводу необходимо высказать следующие соображения.

Не говоря уже о недостаточной ясности, относится ли признак «территориальности» только к тресту или также и к главку и к конторе, следует учесть, что в условиях реорганизации управления промышленностью и строительством основная масса предприятий — клиентов транспорта — находится в ведении совнархозов и их отраслевых управлений. В этих условиях ст. 132 не дает определенного ответа на вопрос о том, достаточно ли для освобождения

пароходства от уплаты штрафа подчиненности обоих предприятий (которому не подан тоннаж и которое задержало тоннаж) одному и тому же совнархозу, хотя бы и разным его отраслевым управлениям, или же требуется подчиненность этих обоих предприятий одному и тому же отраслевому управлению данного совнархоза.

Непонятно, какое значение может иметь в этом вопросе признак «территориальности». Если факт подчиненности одному и тому же органу двух организаций, из которых одной тоннаж не подан вследствие задержки судов другою, признается достаточным основанием к освобождению пароходства от ответственности за неподачу тоннажа, то дело не изменяется в зависимости от того, подчинены ли обе указанные организации «территориальному» или нетерриториальному органу. В обоих случаях совершенно одинаковыми являются взаимоотношения между указанным органом и подчиненными ему организациями, а также и между самими этими организациями, обосновывающие, с точки зрения ст. 132 «Общих правил», освобождение пароходства от ответственности перед одной из этих организаций за нарушение, допущенное другою.

Но основной недостаток рассматриваемого правила ст. 132 заключается в том, что оно вообще не имеет под собой достаточного основания: ни юридического, ни экономического. Оно могло бы быть применимо лишь к случаям, когда подчиненные одному и тому же органу организации, о которых идет здесь речь, являются не самостоятельными юридическими лицами, а лишенными этого качества филиалами указанного органа и образуют вместе с ним единую хозяйственную организацию, единое юридическое лицо. В таких случаях можно считать, что имеет место задержка судна тем же грузоотправителем, которому пароходство обязано подать тоннаж, поскольку обе организации являются по существу одним и тем же клиентом данного пароходства. Поэтому освобождение пароходства от уплаты штрафа в этих случаях вполне оправдано. Но для них рассматриваемого правила не требуется, так как и без него задержка судна тем же отправителем, как основание освобождения пароходства от ответственности, предусмотрена в ст. 132 «Общих правил», не говоря уже о «Положениях» от 3 июля (ст. 15) и от 29 сентября (ст. 11).

Дело, однако, в том, что под рассматриваемое правило попадают и такие случаи, когда упомянутые, подчиненные одному и тому же органу организации представляют собою и экономически и юридически самостоятельные предприятия, самостоятельные юридические лица. Более того, несмотря на подчиненность предприятий трестам и главкам, хотя бы «территориальным», а в современных условиях — совнархозам и их отраслевым управлениям, такая самостоятельность данных предприятий является, конечно, общим правилом. А в этих, представляющих общее правило случаях, рассматриваемое положение ст. 132, не может быть

признано правильным, уже не говоря о его расхождении с вышестоящими нормативными актами — «Положениями» от 3 июля и 29 сентября.

Нет никаких оснований к освобождению пароходства от ответственности перед одним его клиентом (самостоятельным юридическим лицом) за допущенное пароходством нарушение (неподачу тоннажа) лишь потому, что это нарушение вызвано неисправностью другого клиента (другого юридического лица).

Из сказанного следует, что рассматриваемое правило, касающееся подчиненных одному и тому же органу организаций, должно быть либо вовсе исключено из ст. 132 «Общих правил», либо, по крайней мере, уточнено в смысле ограничения его случаями, когда указанные организации, не являясь сами юридическими лицами, входят в систему одного и того же юридического лица.

§ 2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОПОЗДАНИЕ В ПОДАЧЕ СУДНА ПОД ПОГРУЗКУ

Установленная нормативными актами ответственность за опоздание в подаче судов под погрузку наступает лишь при опоздании против сроков, установленных графиком¹⁰⁵.

Отсюда следует, что при перевозках в малом каботаже, где график подачи судов может и отсутствовать, указанная ответственность имеет место лишь при наличии такого графика.

Не всегда, однако, подача судна позднее установленных графиками сроков влечет ответственность пароходства.

По перевозкам в большом каботаже и в заграничном плавании при установлении в графике твердых (а не ориентировочных: например, «от — до») сроков подачи судов под погрузку пароходству предоставляется «право отклонения» от этих сроков «в обе стороны» в пределах четырех суток¹⁰⁶.

Лишь по истечении времени такого допустимого отклонения наступает по перевозкам в большом каботаже и заграничном плавании состояние опоздания, а вместе с ним и ответственность пароходства¹⁰⁷.

Последствия опоздания определяются в зависимости от вида морских перевозок.

По перевозкам в малом каботаже за опоздание в подаче судна взыскивается штраф в размере, установленном тарифными ставками. В «Общих правилах» указывается, что этот штраф снижается на одну треть «в случае восполнения в течение месяца пароходством неподачи тоннажа против графика»¹⁰⁸.

По перевозкам в большом каботаже и в заграничном сообщении последствия опоздания в подаче судна различаются в зависимости от продолжительности опоздания:

а) в течение первых пяти суток опоздания уплачивается за каждые сутки штраф в размере суточной ставки штрафа за простой судов;

б) по истечении пяти суток опоздания грузоотправитель имеет право выбора одного из двух вариантов: либо заявить о своем намерении использовать судно со снижением провозной платы «в размере, определяемом в договоре»; либо отказаться от использования судна и взыскать с пароходства штраф в размере 100% провозной платы, как за неподачу судна вообще¹⁰⁹.

Если при опоздании не более пяти суток его последствия не вызывают каких-либо сомнений, то совершенно иначе обстоит дело при более длительном опоздании в подаче судна при перевозках в большом каботаже и в заграничном сообщении.

Как уже сказано, грузоотправитель получает в этом случае альтернативу: либо использовать поданное с опозданием судно, либо отказаться от его использования. Но и в том и в другом случае права грузоотправителя не определены достаточно четко, что порождает ряд спорных вопросов и неясностей.

1. При использовании судна грузоотправитель имеет право на снижение фрахта (провозной платы) «в размере, определяемом в договоре»¹¹⁰. Такое снижение является, конечно, санкцией. Но какова ее юридическая природа? В литературе высказано мнение, согласно которому указанное снижение фрахта следует рассматривать как неустойку¹¹. Однако это мнение нельзя признать бесспорным. Во-первых, неустойка есть сумма, уплачиваемая нарушителем обязательства (ст. 141 ГК РСФСР), а в данном случае санкция состоит в уменьшении суммы, причитающейся нарушителю обязательства. Во-вторых, соглашение о неустойке обеспечивает выполнение обязательства и направлено на предупреждение его нарушений, а соглашение о снижении фрахта вследствие длительного опоздания в подаче судна (едва ли скольконибудь часто заключаемое заранее, в самом договоре фрахтования) может, как правило, иметь место уже после нарушения обязательства своевременной подачи судна и, скорее всего, уже после его запоздалой подачи и не может поэтому служить цели обеспечения выполнения обязательства, нарушенного уже до заключения соглашения.

Неустойка и снижение фрахта — юридически совершенно различные явления, не вполне тождественные даже и с экономической точки зрения. Уплата пароходством денежной суммы в качестве неустойки означает известное уменьшение оборотных средств, уже имеющих в наличии на его расчетном счете, и, вообще, зависит от состояния расчетного счета. Этого нельзя сказать о данной санкции. Уменьшение причитающейся пароходству суммы фрахта не вызывает само по себе никаких затрат из его расчетного счета и вообще означает не изъятие уже имеющих оборотных средств, а недополучение в той или иной мере оборотных средств, которые пароходству предстоит затратить на перевозку данного груза, а вместе с тем и недополучение некоторой части прибыли от данной перевозки.

По вопросу о юридической природе снижения в рассматривае-

мом случае фрахта в решениях МАК выражены различные точки зрения.

В решении по делу № 32 — 1952 г. МАК признала такое снижение фрахта договорной неустойкой¹¹². Однако в новейшем решении по делу № 2 — 1960 г. (где снижение фрахта имело место ввиду опоздания подачи Черноморским пароходством в порт Туапсе парохода «Зырянин») МАК высказала противоположную точку зрения, указав, что это снижение фрахта не является штрафом¹¹³, из чего следует и непризнание его неустойкой.

Вторая точка зрения по приведенным выше соображениям является правильной. Однако в решении МАК она не обоснована достаточно убедительным образом, что не обеспечивает ее постоянства в дальнейшем.

Мотивы, приводимые в указанном решении против признания рассматриваемого снижения фрахта штрафом, состоят в том, что:

- а) это снижение зависит от желания сторон и договоренности;
- б) закон не называет такое снижение фрахтом.

Первый мотив не вполне убедителен потому, что от «договоренности» зависит не самое право на снижение фрахта, которое при обязательном для пароходства желании фрахтователя использовать судно установлено самим законом. В зависимость от соглашения поставлен лишь размер снижения, который, впрочем, при недостижении соглашения может быть определен в общем порядке разрешения споров между социалистическими организациями.

Второй мотив не убедителен потому, что решающее в случае сомнений значение имеет не терминология, а самое существо дела. Так, выше приведены случаи, когда санкция, в законе не «называемая» штрафом, является им по существу (ст. 119 КТМ) и наоборот, когда санкции, носящие чисто компенсационный характер, «названы» штрафами (§ 22 «Правил железнодорожно-водного сообщения»).

2. Вопрос о порядке определения размера снижения фрахта, не предreshающий, как объяснено, признания или непризнания такого снижения штрафом, имеет независимо от этого большое практическое значение. Снижение фрахта происходит «в размере, определяемом в договоре». Но допустимо ли снижение фрахта, если оно не предусмотрено в договоре?

А. Д. Кейлин отвечает на этот вопрос отрицательно, исходя из своего взгляда на юридическую природу данной санкции. «Поскольку снижение фрахта следует рассматривать как неустойку, надо прийти к выводу, что для снижения фрахта при использовании судна размер снижения должен быть заранее согласован между сторонами в качестве размера неустойки, служащей обеспечением своевременной подачи тоннажа перевозчиком»¹¹⁴.

Такой ответ неубедителен уже потому, что в этом суждении самая предпосылка (снижение фрахта есть неустойка) не является, как мы видим, правильной.

Сложность вопроса состоит здесь в том, что нормативные акты, определенно устанавливая право грузоотправителя на использование судна со снижением фрахта, ссылаются в отношении размера этого снижения на договор: «в размере, определяемом в договоре». Именно в этом, а не в юридической квалификации данной санкции (считать или не считать ее неустойкой) заключается трудность вопроса о ее применении в случаях, когда соглашение об ее размере отсутствует. Но такая же трудность возникала бы и тогда, когда в договоре само право на снижение фрахта в случае длительного опоздания в подаче судна было бы предусмотрено, но без уточнения размера этого снижения.

Указанная трудность не является, однако, непреодолимой. Из нее возможны два выхода: а) стороны могут договориться о размере снижения фрахта путем специального по этому предмету соглашения уже после наступления факта длительного (более 5 суток) опоздания в подаче судна; б) если такое соглашение не будет достигнуто, размер снижения фрахта, как уже указывалось выше, может быть определен в общем порядке, установленном для разрешения споров между пароходством и его клиентами по морским перевозкам ¹¹⁵.

Таким образом, можно прийти к выводу, что применение рассматриваемой санкции не исключено и в тех случаях, когда она не была заранее предусмотрена в договоре.

При ином решении вопроса получилось бы, что в этих случаях ответственность пароходства за длительное опоздание в подаче судна, если грузоотправитель все же пожелал его использовать, будет не более строгой, чем при кратковременном (на 5 суток) опоздании. Но весьма мало вероятно, чтобы такой «уравнительный» результат отвечал смыслу соответствующих норм, содержащихся в ст. 9 «Положения от 29 сентября» и в ст. 129, п. «б» «Общих правил». Однако уже самый факт наличия затруднений, вызываемых недостаточной четкостью указанных норм, свидетельствует о необходимости их уточнения. Вероятно, было бы целесообразнее в рассматриваемых случаях не отсылать для выяснения размера снижения фрахта к договору, а установить в нормативном порядке либо определенную шкалу размеров снижения, либо более эффективный способ его определения.

В литературе сделано по данному вопросу весьма радикальное предложение. Правильно отмечая, что во многих случаях перевозки грузов совершаются не по чартерам, а впоследствии, после подачи судна с длительным запозданием, грузоотправителю «бывает очень трудно заставить перевозчика» заключить соглашение о снижении фрахта, А. Л. Маковский предлагает установить в рассматриваемых случаях — в отношениях между советскими организациями — вместо снижения фрахта штраф за последующие дни просрочки «в том же размере, что и при опоздании в пределах первых 5 суток», сохраняя альтернативно существующее право отказа от судна со взысканием штрафа как за неподачу его ¹¹⁶.

Это предложение также заслуживает внимания. Но что касается штрафа за последующие, по истечении 5 суток, дни просрочки, то представлялось бы более правильным уплачивать за эти дни посуточный штраф не в том же, а в повышенном размере.

3. Спорным является еще и третий вопрос. Вправе ли грузоотправитель, использующий судно со снижением фрахта, требовать и штрафа за первые 5 суток опоздания?

А. Д. Кейлин отвечает на этот вопрос отрицательно, исходя из того, что «применение двойной санкции допустимо лишь при соответствующем прямом указании в законе»¹¹⁷. Дело, однако, в том, что ст. 9, п. «б» «Положения от 29 сентября» и ст. 129, п. «б» «Общих правил» дают в своем тексте полное основание усматривать в них наличие такого именно «прямого указания»¹¹⁸.

4. Четвертый вопрос относится к случаю отказа от использования судна при опоздании его более чем на пять суток. В этом случае грузоотправитель имеет право взыскать с пароходства штраф в размере 100 % провозной платы. При этом в обоих нормативных актах (и в «Положении» и в «Общих правилах») добавляется: «включая» штраф за опоздание в течение первых 5 суток¹¹⁹. Такое дополнение, рассчитанное, очевидно, на разъяснение соотношения того и другого штрафа, не достигает, однако, этой цели. Оно оставляет возможность двух различных вариантов решения данного вопроса, причем самый термин «включение» не представляется удачным ни в том, ни в другом варианте.

Если считать, что штраф за первые 5 суток опоздания взыскивается сверх штрафа в размере 100 % провозной платы, то едва ли правильно будет сказать, что первый из этих штрафов «включается» во второй.

Если же считать, что штраф за первые 5 суток опоздания не взыскивается сверх штрафа в размере 100 % провозной платы, то и в этом случае едва ли удачной является формула о «включении» первого (невзыскиваемого) штрафа во второй (взыскиваемый).

Какой же из этих двух вариантов следует признать правильным?

Этот вопрос, очевидно, должен быть разрешен не на основании упомянутой двусмысленной оговорки о «включении», а исходя из соображений, относящихся к существу дела.

С этой точки зрения представляется правильным второй вариант. В пользу его говорит приводимое в п. «б» ст. 129 «Общих правил» указание на самый характер правонарушения, вызывающего применение 100-процентного по отношению к провозной плате штрафа, который взыскивается «как за непредъявление тоннажа по графику».

Это означает, что при длительном (более 5 суток) опоздании в подаче судна и осуществлении на этом основании грузоотправителем своего права на отказ от использования судна, оно считается вовсе не поданным¹²⁰. Иными словами, правонарушение одного определенного вида («опоздание в подаче судна») ¹²¹ пере-

росло уже в правонарушение другого вида: неподачу судна, «непредоставление тоннажа», «невыполнение плана перевозок»¹²².

При таких условиях нельзя, естественно, взыскивать два штрафа: один за «непредъявление» тоннажа, другой — за «опоздание» в его предъявлении. Одно исключает другое. И поскольку создается положение, квалифицируемое как «непредъявление» тоннажа, не может взыскиваться штраф за «опоздание» в его предъявлении. Однако такое решение данного вопроса должно найти в нормативных актах вполне определенное выражение.

5. Независимо от всего сказанного следует отметить недостаточно твердую закрепленность за грузоотправителем и самого права выбора между обоими вариантами, определенно предоставленного ему законом: выбора между использованием судна со снижением фрахта и между отказом от использования со взысканием штрафа в размере 100% провозной платы как за неподачу судна вообще. Возникает возможность устранения этого права выбора, если при обнаружившемся опаздывании судна более чем на 5 суток пароходство вовсе не подаст его грузоотправителю. В этом случае последнему останется лишь право требовать уплаты штрафа за неподачу судна.

Таким образом, хотя заявление грузоотправителя о намерении использовать судно (такое заявление может быть сделано и до прибытия опаздывающего судна) должно иметь для пароходства обязательную силу, но эта обязательность ничем, кроме того же самого штрафа, который уплачивается за неподачу судна, не подкреплена. При таких условиях право выбора между указанными двумя вариантами, предоставляемое по точному смыслу нормативных актов грузоотправителю¹²³, практически может легко перейти от него к пароходству.

Основаниями к освобождению от уплаты штрафа за опоздание в подаче судов служат по всем видам плавания те же самые обстоятельства, которые освобождают от ответственности за неподачу судов (см. выше, § 1)¹²⁴.

Освобождают ли, однако, эти обстоятельства от уплаты штрафа и тогда, когда они имели место не в данном, а в предшествующем рейсе?

В практике МАК, в делах об опоздании в подаче судов, встречаются случаи, в которых ответчик (пароходство) защищается ссылкой на обстоятельство (обычно — стихийное явление), случившееся в рейсе, предшествовавшем тому, в котором судно следовало для принятия данного груза.

Так было в указанном в прим. 76 деле № 34 — 1954 г., где ответчик ссылался на вызванную ледовой обстановкой аварию, происшедшую в «предшествующем рейсе». МАК отклонила ссылку на это обстоятельство, как непредусмотренное в ст. 11 «Положения от 29 сентября». Но для такого отклонения достаточно с общепринятой точки зрения уже того факта, что ст. 11 названного «Положения» не предусматривает ледовой обстановки. Поэтому из ре-

шения МАК по этому делу не ясно, имело ли значение еще и то соображение, что самая задержка произошла не в данном, а в предшествующем рейсе.

Большой интерес представляет в этом вопросе решение МАК от 26 апреля 1961 г., состоявшееся по иску В/О «Разноимпорт» к Черноморскому пароходству (дело № 17 — 1961 г.) о взыскании штрафов за подачу с опозданием двух теплоходов — «Адмирал Ушаков» и «Большевик Суханов». Оба эти судна должны были быть поданы по графику в порт Дальний. Перед подачей в этот порт пароходство направило их во Владивосток для бункеровки. Кроме того, во Владивостоке на них были погружены груз ответчика с назначением в порт Дальний. В этот порт они оба прибыли с опозданием первое на шесть, второе на пять суток. Пароходство уплатило штраф за опоздание на 4 суток только по первому судну, а в остальной части удовлетворить претензию отказалось.

МАК установила, что причиной опоздания в подаче судов за время, оставшееся в споре (т. е. по теплоходу «Адмирал Ушаков» — за 2 суток, а по теплоходу «Большевик Суханов» — за 5 суток), были задержки из-за штормовой погоды и тайфуна, имевшие место: а) по обоим судам — на 2 суток во Владивостоке, в рейсе Владивосток — Дальний; б) по теплоходу «Большевик Суханов» — еще на 3 суток во время рейса из Туапсе в Цуруми, откуда судно направилось во Владивосток.

Исходя из изложенного, МАК:

а) освободила пароходство от уплаты штрафа за время опоздания обоих судов, вызванное задержкой их прибытия во Владивосток (на 2 суток по каждому судну);

б) взыскала с пароходства штраф за время опоздания теплохода «Большевик Суханов», вызванное задержкой его в рейсе Туапсе — Цуруми (на 3 суток).

Проведенное таким образом различие МАК мотивировала тем, что задержка во Владивостоке имела место в рейсе Владивосток — Дальний, предшествовавшем подаче судов под погрузку в Дальний, а рейс Туапсе — Цуруми непосредственно не предшествовал подаче судна в Дальний для принятия от истца груза к перевозке.

Таким образом, МАК признала, что освобождать от ответственности за опоздание в подаче судна могут предусмотренные законом обстоятельства, случившиеся лишь в рейсе, в котором судно следует под погрузку данного груза, а не в каком-либо другом, предшествующем данному, рейсе.

Возникает, далее, еще другой вопрос. При наличии обстоятельств, оправдывающих опоздание в подаче судна, освобождается ли перевозчик также и от снижения фрахта в тех случаях, когда оно при длительном (более 5 суток) опоздании установлено? Для ответа на этот вопрос следует исходить из двух положений. Во-первых, в приведенных выше нормах предусматривается освобождение пароходства, в силу указанных в них об-

стоятельств, лишь от уплаты «штрафа». Снижение же фрахта, как объяснено выше, не может быть признано неустойкой, а тем самым — и штрафом. Во-вторых, длительное опоздание в подаче судна может в известной мере снижать ценность данного рейса для грузоотправителя. А при таком условии может считаться обоснованным (даже при обстоятельствах, освобождающих от уплаты штрафа) соответствующее снижение фрахта за этот рейс.

По этим соображениям распространительное толкование норм об освобождении пароходства от штрафа с применением их и к снижению фрахта в указанном выше случае не имело бы под собой достаточного основания.

Однако и здесь следует учитывать высказанные выше соображения о недостаточной закреплённости за грузоотправителем права на использование длительно (более 5 суток) опаздывающего судна со снижением фрахта, если пароходство воздержится при таком опаздывании от подачи ему судна. В этом случае такое право не обеспечивается даже и штрафом за неподачу судна, поскольку опоздание вызвано обстоятельствами, освобождающими от данного штрафа.

§ 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗА ПРОСТОИ СУДОВ

В отношениях между органами морского транспорта и его клиентурой имеются различные случаи простоя судов. Их можно подразделить, в первую очередь, на две группы.

К первой группе принадлежат простои неправомерного характера, влекущие за собой применение санкций.

Ко второй группе следует отнести простои правомерного характера, не влекущие применения санкций.

Абсолютно преобладают, конечно, простои первой группы, предусматриваемые в «Положениях» от 3 июля и 29 сентября 1934 г., в общих и специальных правилах морской перевозки грузов ¹²⁵.

Однако возможны и случаи простоя судов, имеющие вполне правомерный характер. Это те, предусматриваемые КТМ и уже отмеченные выше (см. «Введение») случаи, когда платеж за простой судна выступает не как санкция за допущенное грузоотправителем или грузополучателем правонарушение, а как «плата» (ст. 90 КТМ), как «вознаграждение» (ст. 106 КТМ), причитающееся перевозчику от грузоотправителя или грузополучателя за использование предоставляемого им дополнительного срока «обождания» судна для завершения погрузки или выгрузки.

В позднейших нормативных актах юридическая природа «платы за простой» (ст. 90 КТМ) коренным образом изменяется. Из вознаграждения за использование предоставленного права эта «плата» превращается в штрафную санкцию за нарушение обязанности и, соответственно, именуется штрафом ¹²⁶.

Следует, однако, иметь в виду, что и при действии этих нормативных актов плата за простой судна сохраняет, при определенных условиях, свою прежнюю, данную в ст. ст. 90 и 106 КТМ квалификацию. Это имеет место в тех случаях (встречающихся, главным образом, в сфере внешнеторгового оборота), когда по условиям перевозки (в частности, по условиям чартера) грузоотправителю или грузополучателю предоставляется сверх нормального срока на погрузку или выгрузку еще и дополнительный срок. В этих случаях грузоотправитель и грузополучатель имеют твердое право на «обождение» (простой) судна до истечения дополнительного срока. Поэтому и соответствующая сумма, уплачиваемая ими за использование своего права, хотя бы она и именовалась «штрафом», не является, однако, по своей юридической природе штрафной, как и вообще какой бы то ни было санкцией. Эти случаи и следует отнести ко второй группе простоев¹²⁷.

В свою очередь, и первую группу простоев можно подразделить на два вида.

К одному из них относятся случаи простоя судов в пунктах отправления или назначения груза вследствие замедления хода погрузочно-разгрузочных работ или в ожидании производства этих работ¹²⁸.

Ко второму виду простоев относятся прежде всего случаи простоя, возникающие при нарушении грузовладельцами некоторых других обязанностей по грузовым операциям, а именно: а) простой под зачисткой судна после выгрузки, если эта зачистка вызвана нарушением планового ассортимента грузов (ст. 39 «Общих правил»); б) простой в пункте перевалки при перевозках в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, если этот простой вызван нарушением грузоотправителем обязанности своевременного предоставления сепарационных, крепительных и других материалов (§ 31 «Правил железнодорожно-водного сообщения»); в) простой в пункте перевалки при массовой перевозке грузов железными дорогами с перевалкой на морские суда, если этот простой вызван невыполнением грузоотправителем обязанности своевременного предъявления груза железной дороге (§ 18 тех же «Правил»).

К этому же виду простоев относится и простой, возникающий вследствие нарушения правил документации, а именно вследствие несвоевременной передачи грузоотправителем пароходству, а также неправильности или недостаточности документов, требуемых портовыми, таможенными, санитарными и иными правилами (ст. 32 «Общих правил»).

Обычно все эти случаи простоев смешиваются и тем самым обезличиваются. Не различаются (во всяком случае, с достаточной четкостью) даже простои правомерного и неправомерного характера¹²⁹ и, тем более, указанные два вида неправомерных простоев.

Однако и между неправомерными простоями судов в сфере

отношений между морскими пароходствами и грузовладельцами имеются существенные различия, обосновывающие вышеприведенное подразделение этих простоев на два различных вида ¹³⁰.

При простоях первого вида задержка судов является со стороны грузовладельцев (отправителей или получателей) непосредственным нарушением их обязательства, относящегося к грузовым операциям (своевременное предъявление и погрузка груза, своевременный прием и выгрузка).

При простоях второго вида задержка судна является следствием другого, ранее допущенного грузовладельцем (грузоотправителем) нарушения его обязанности перед пароходством (нарушение планового ассортимента грузов, непредоставление своевременно в пункте перевалки крепительных, сепарационных и др. материалов, непредъявление своевременно груза железной дороге при массовой перевозке грузов с перевалкой на морской транспорт ¹³¹, несоблюдение обязанности своевременной передачи пароходству всех требуемых портовыми и иными правилами документов, правильных и достаточных по своему содержанию).

Если простой первого вида нераздельно сливается с лежащим в его основе нарушением и неотделим от него, то в простоях второго вида такой неотделимости, такого нераздельного слияния нет. Здесь, даже и при наличии соответствующего нарушения, простой может и не возникать. Нарушение планового ассортимента грузов может в зависимости от свойств фактически погруженного груза или от ассортимента вновь принимаемых грузов не вызывать необходимости зачистки судна, а следовательно, и простоя под зачисткой. При непредоставлении грузоотправителем сепарационных и других материалов можно избежать задержки судна в порту перевалки, если эти материалы окажутся в наличии у порта и будут им предоставлены за счет грузовладельца. При непоступлении, по массовым перевозкам, груза, к установленному моменту с железной дороги в порт перевалки судно все же на простое не окажется, если по истечении срока на перевалку пароходство немедленно воспользуется предоставленным ему правом снять судно с погрузки и отправить его в рейс. Наконец, и указанное выше нарушение правил документации может в зависимости от обстоятельств не вызвать задержки судна на простое (например, при своевременном восполнении пробела в документации или тогда, когда имевшаяся в документах неправильность осталась необнаруженной).

Если при простоях первого вида основанием возникновения права на взыскание штрафа за простой судов служит лишь задержка судна как совершенно самостоятельное правонарушение, то при простоях второго вида этим основанием является так называемый в юридической литературе «сложный фактический состав», складывающийся из двух обстоятельств: 1) нарушения грузоотправителем той или другой обязанности, как самостоятель-

ного правонарушения; 2) простоя судна (если он наступит), как следствия этого правонарушения.

Разумеется, без простоя судна право на взыскание штрафа за простой, естественно, не возникнет. Но если искать ответа на вопрос о том, какое же именно правонарушение лежит в рассматриваемых случаях в основе права на взыскание штрафа, то таким правонарушением окажется первый элемент указанного «сложного состава», а второй элемент (простой судна) — лишь тем необходимым условием, при наступлении которого только и может идти речь о штрафе «за простой».

Но и при ненаступлении простоя, а следовательно, при отпадении штрафа за простой, допущенное грузоотправителем правонарушение все же может повлечь другие предусмотренные нормативными актами последствия: возмещение убытков, происшедших от непредоставления или неудовлетворительности требуемых документов (ст. 32 «Общих правил»): уплату фрахта за перевезенный груз (§ 18 «Правил железнодорожно-водного сообщения»); ответственность перед органом морского транспорта за простой вагонов вследствие непредоставления в пункте перевалки сепарационных и других материалов (§ 31 тех же «Правил»), который может иметь место и при отсутствии простоя судов.

Что же касается нарушения планового ассортимента грузов (ст. 39 «Общих правил»), то и оно, даже если не вызвало необходимости зачистки судна в конце данного рейса (в связи с ассортиментом фактически погруженного или вновь принятого на новый рейс груза), может повлечь за собой ту или иную ответственность, связанную с последующей зачисткой в конце нового рейса. Эта ответственность могла бы выразиться в форме возмещения пароходству или новому грузоотправителю полностью или частично расходов по зачистке, а, возможно, и в форме возмещения новому грузоотправителю уплаченного им пароходству штрафа за то время простоя под зачисткой, которое было бы отнесено к нарушению ассортимента первым грузоотправителем.

Из двух видов неправомерных простоев более сложен и в теоретическом отношении наименее исследован второй. Но практически важнейшим следует считать первый, так как основной сферой применения штрафов за простой судов является задержка их в пунктах отправления и назначения в связи с погрузкой и выгрузкой: когда судно оказывается на простое либо в самом ходе погрузочно-разгрузочных операций, либо еще во время ожидания начала погрузки или выгрузки.

Именно поэтому из всех штрафных санкций за простои судов наибольшее, почти исключительное внимание как в нормативных актах, так и в литературе, уделяется штрафам за простои первого вида. Но и по отношению к ним имеются в нормативных актах некоторые существенные пробелы. Это относится прежде всего к вопросу об установлении самого факта и размера ответственности грузополучателя за простой судна.

«Положение от 29 сентября» о «взаимной ответственности» имеет, несомненно, в виду ответственность не только пароходства и грузоотправителей, но также и грузополучателей.

Это вытекает и из некоторых статей названного «Положения» Таковы, в частности:

1) ст. 3, согласно которой «установленный в соответствии с месячным планом график... подлежит обязательному соблюдению как морским пароходством, так и отправителем (получателем) груза»;

2) ст. 12, предусматривающая установление норм не только погрузки, но и разгрузки пароходов, что предполагает, конечно, и ответственность грузополучателей за несоблюдение установленных норм разгрузки.

Между тем, ст. 9 и 10 этого «Положения», специально посвященные вопросу о случаях, в которых имеет место взаимная ответственность сторон, и о размерах этой ответственности, определяют лишь ответственность пароходства (ст. 9) и грузоотправителя (ст. 10). Ни в этих, ни в каких-либо других статьях данного «Положения» не содержится никаких конкретных указаний об ответственности грузополучателя, которая, таким образом, остается в этом «Положении» без какого-либо определенного регулирования¹³².

Этого недостатка нет в «Положении от 3 июля». Здесь, в ст. 11, устанавливается ответственность за задержку судов (простой), допущенную как отправителем — под погрузкой, так и получателем — под разгрузкой.

Но и в «Положении от 3 июля» имеются некоторые пробелы. Они относятся уже к другому вопросу: не о самом факте и размере ответственности за простой, а об освобождении от этой ответственности. Случаи освобождения сторон от ответственности (от уплаты штрафов) предусматриваются в ст. 14 и 15 названного «Положения». Но ст. 14 говорит об освобождении отправителя, а ст. 15 — пароходства. О возможности же освобождения грузополучателя от ответственности и об условиях такого освобождения ни в этих, ни в каких-либо других статьях данного «Положения» не содержится никаких указаний. Кроме того, даже и для грузоотправителя основания освобождения от ответственности указаны лишь по отношению к тем случаям, когда погрузка грузов «не могла быть осуществлена» (ст. 14). Но эта формулировка не охватывает тех случаев, когда погрузка была осуществлена, но с задержкой судна на простое, и, вообще, применима скорее к случаям непредъявления груза, т. е. невыполнения плана (графика).

Первый пробел, имеющийся в «Положении от 29 сентября», состоящий в отсутствии указаний на самое наличие и размер ответственности грузополучателя за простой судна, практически устранен в ст. 140 «Общих правил», конкретно определяющей штрафную ответственность за задержку судна как грузоотправи-

телем, так и грузополучателем. Но в «Общих правилах» не содержится никаких указаний по вопросу об освобождении как грузополучателя, так и грузоотправителя от ответственности за простой судна¹³³.

В целях усовершенствования правового регулирования ответственности за простой судов представляется необходимым внести в «Общие правила» соответствующие по этому вопросу дополнения.

Указанные два вида простоев отличаются друг от друга и по содержанию возникающей при этом ответственности.

При простоях первого вида эта ответственность определена во всех случаях в форме штрафа за простой, а в случае, предусматриваемом ст. 51 «Общих правил» (неявка грузополучателя для приема груза, адресованного в пункт, где у пароходства нет соответствующих складских помещений), еще и в возмещении некоторых расходов. Размер штрафа за простой по перевозкам в малом и в большом каботаже установлен тарифом, а по перевозкам внешнеторговых грузов «устанавливается в договорном порядке»¹³⁴. Между Министерством морского флота и Министерством внешней торговли было заключено 15—22 мая 1952 г. соглашение «О ставках штрафа за простой судов в советских портах» по перевозкам внешнеторговых грузов. Однако вопрос — действует ли это соглашение и в настоящее время, — возникший в деле по иску «Союзнефтеэкспорта» к Черноморскому пароходству о возврате штрафа за простой танкеров в 1959 г. был разрешен Госарбитражем при Совете Министров СССР отрицательно. При этом Госарбитраж исходил из следующих соображений: а) в названном соглашении срок действия его не был определен; б) поэтому оно действует в течение срока, пока одна из сторон не сообщит другой об отказе от этого соглашения; в) Министерство морского флота и Черноморское пароходство в течение 1958—1959 гг. сообщали Министерству внешней торговли о том, что они не согласны со ставками штрафа, установленными в указанном соглашении.

Ввиду изложенного Госарбитраж, отказав «Союзнефтеэкспорту» в иске, пришел к выводу, что, за отсутствием соглашения, пароходство имело право начислить штраф на основании ст. 90 КТМ, т. е. в размере себестоимости содержания судна и экипажа¹³⁵.

При «систематических длительных простоях тоннажа по вине грузоотправителей или грузополучателей» начальник пароходства имеет право с разрешения министра морского флота увеличить штраф за простой до трехкратного размера. Такие повышенные штрафы вводятся в действие не ранее чем через сутки после уведомления о том соответствующего грузовладельца или после того, как такое объявление будет вывешено в порту на доступном для обозрения месте. О применении повышенного штрафа начальник пароходства сообщает также вышестоящему по отноше-

нию к данному грузовладельцу органу (министерству, ведомству, совнархозу) ¹³⁶.

Что же касается простоев второго вида, то здесь штрафная ответственность за простой формулируется в нормативных актах различным образом: а) в совершенно определенной форме «штрафа за простой» — в случае, относящемся к массовой перевозке грузов железными дорогами с перевалкой на морской транспорт (§ 18 «Правил железнодорожно-водного сообщения»); б) в форме оплаты простоя «по арендным ставкам» — при зачистке судна, вызванной нарушением планового ассортимента грузов» (ст. 39 «Общих правил»), в) в слишком общей и поэтому недостаточно определенной форме «ответственности» за простой судов — в случае непредоставления в пункте перевалки сепарационных и прочих материалов (ст. 39 «Общих правил») и в случае недостаточности или неправильности переданных пароходству документов (ст. 32 «Общих правил»). Следует, однако, полагать, что в этих двух случаях под «ответственностью» за простой судов подразумевается уплата того же штрафа за простой, как и в первом из указанных случаев.

К тому же во всех этих случаях штрафная санкция за простой судна может сочетаться еще и с другой санкцией за то же самое правонарушение, которое обычно вызывает и самый простой: а) в первом случае — с санкцией, имеющей также штрафной характер (уплата фрахта за непереvezанный груз) ¹³⁷; б) во втором и в третьем случаях — с возмещением лишь определенного рода убытков (расходы по зачистке судна — во втором случае, возмещение органу морского транспорта уплаченного им штрафа за простой вагонов — в третьем случае); в) в четвертом случае — с возмещением любых (без ограничения каким-либо родом) убытков, причиненных недостатками транспортной документации.

Основания освобождения от уплаты штрафа, могущие иметь применение и к случаям простоя судов, указаны лишь в «Положении от 29 сентября» (ст. 11) и притом лишь по отношению к грузоотправителю, поскольку это «Положение», как уже упомянуто, вообще не затрагивает вопроса об ответственности грузополучателя. Однако в порядке распространительного толкования эти основания могут быть применены и к ответственности грузополучателя за простой судов, а в порядке так называемой «аналогии закона» — и к перевозкам в малом каботаже.

Из числа указанных в ст. 11 «Положения от 29 сентября» обстоятельств, освобождающих от уплаты штрафа, к освобождению от штрафа за простой судов практически относятся лишь случаи «явлений стихийного характера: пожара, шторма, наводнения» ¹³⁸.

Другое, указанное в ст. 11 обстоятельство — «распоряжение Правительства» — лишь в редчайших случаях могло бы приводиться в качестве объяснения причины простоя судна.

Но, с другой стороны, в судебно-арбитражной практике встречаются случаи, когда между сторонами возникал спор по вопросу

об освобождении от штрафа за простой по обстоятельствам, в ст. 11 непредусмотренным.

Так, в одном деле Балтийское пароходство взыскало (в безакцептном порядке) с грузополучателя штраф за простой парохода «Харьков» под выгрузкой леса. Грузополучатель предъявил иск к пароходству о возврате суммы этого штрафа на том основании, что непригодность данного судна, по его конструктивным особенностям, к перевозке леса исключала возможность применения механизации при выгрузке, а потому и вызвала задержку грузовых работ. Рассматривавший это дело Ленинградский городской суд иск удовлетворил, а Верховный Суд РСФСР определением от 12 августа 1957 г. оставил решение Ленгорсуда в силе, признав, таким образом, что грузополучатель не отвечает за простой судна под выгрузкой, если оно не приспособлено для перевозки данного груза ¹³⁹.

В другом деле, поступившем на рассмотрение МАК, «Экспорт-хлеб» требовал возврата суммы штрафа, взысканной с него в безакцептном порядке Балтийским пароходством за простой парохода «Грибоедов». Этот простой произошел вследствие приостановления капитаном погрузки ввиду неудовлетворительности тары. Истец, однако, считал, что капитан обязан был принять груз, сделав лишь в коносаменте оговорку о состоянии тары.

МАК отказала в иске ¹⁴⁰, совершенно правильно признав, что за простой судна, хотя и состоявшийся вследствие распоряжения капитана о приостановке погрузки, но вызванный предъявлением груза в неудовлетворительной таре, грузоотправитель несет ответственность.

§ 4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРОСРОЧКУ В ДОСТАВКЕ И ЗАДЕРЖКУ ВЫДАЧИ ГРУЗА

1. *Просрочка доставки и задержка выдачи груза.* Кодекс торгового мореплавания содержит лишь общее указание на ответственность пароходства за «задержку в сдаче» груза (ст. 116). В чем именно эта ответственность состоит, здесь не уточняется. Не уточняется и само понятие «задержки в сдаче» груза: имеется ли в виду нарушение срока доставки груза в порт назначения или задержка выдачи уже доставленного в этот порт груза или, наконец, и то и другое. Последний вариант является, конечно, наиболее соответствующим самому существу понятия «задержки в сдаче» груза, как могущей произойти либо вследствие замедления в пути, либо уже после прибытия груза в порт назначения.

«Положение от 3 июля» и «Положение от 29 сентября» употребляют вместо указанной широкой и недостаточно определенной формулы («задержка в сдаче» груза) более узкие и, вместе с тем, более четкие формулировки: «недоставка груза в установленный срок», «несвоевременная доставка грузов» (ст. 13 «Положения от 3 июля»), «просрочка в доставке груза» (ст. 15 того же

«Положения»), «нарушение сроков доставки грузов» (ст. 9, п. «в» «Положения от 29 сентября»). Все эти формулировки, весьма сходные и по своему словесному выражению, имеют одно и то же значение. Они предусматривают лишь просрочку в доставке грузов в порт назначения, но не задержку выдачи грузополучателю уже «доставленного» груза.

Уточняется в обоих указанных «Положениях» и самое содержание ответственности пароходства за просрочку в доставке груза. Эта ответственность обоими «Положениями» устанавливается в форме уплаты штрафа.

Заключительную стадию в истории данного вопроса представляют собою «Общие правила», изданные в 1957 г. Хотя ст. 133 этих правил воспроизводит лишь формулу ст. 116 КТМ (ответственность за «задержку в сдаче» груза), не уточняя этого понятия, ст. 138 тех же правил раскрывает его действительное содержание, устанавливая штраф «за просрочку в доставке и задержку выдачи груза». Это дает основание полагать, что ст. 138 предусматривает не одно, а два различных нарушения обязанности перевозчика по своевременной сдаче груза получателю: 1) просрочку в самой доставке груза; 2) задержку выдачи уже доставленного груза как отдельное нарушение, независимое от первого, могущее иметь место и при отсутствии и при наличии просрочки в доставке груза.

Иначе, если бы под «задержкой выдачи» груза имелась в виду лишь та задержка, которая только и состоит в «просрочке в доставке» груза, то включение в число оснований уплаты штрафа наряду с «просрочкой в доставке» также и «задержки выдачи» груза представлялось бы лишненным разумного смысла. Между тем, отступая в этом вопросе от «Положений» 3 июля и 29 сентября 1934 г., где речь идет лишь о просрочке в доставке груза, ст. 138 ставит наряду с просрочкою в доставке груза также и задержку выдачи его грузополучателю.

Отсюда может быть сделан вывод, что такая задержка рассматривается в ст. 138 как второе, самостоятельное, нарушение со стороны пароходства, а именно как задержка выдачи груза, уже доставленного в порт назначения, независимо от того, имело или не имело место при этом еще и нарушение срока доставки.

Такое толкование вполне соответствовало бы и ст. 133 тех же «Общих правил» и ст. 116 КТМ, поскольку и та и другая статья предусматривают ответственность не только за просрочку в доставке, но вообще за «задержку в сдаче» груза, что включает, как отмечалось выше, и задержку, возникающую после доставки груза в порт назначения.

Однако при таком толковании в ст. 138 остается непонятным вопрос о размере штрафа за «задержку выдачи» груза. Дело в том, что штраф «за просрочку в доставке и задержку выдачи груза» установлен в ст. 138 как единый штраф, притом в размере, определяемом по возрастающей шкале в зависимости от продолжи-

тельности срока доставки груза. Но если такое построение штрафа вполне уместно по отношению к нарушению срока доставки груза, то оно совершенно непригодно для нарушения, состоящего в задержке выдачи уже доставленного груза. Если и здесь должна применяться соответственная «дозировка» штрафа, то для нее может иметь значение продолжительность этого именно нарушения, а не продолжительность просрочки в доставке груза. К тому же, если «задержка выдачи» груза произошла при отсутствии какой-либо «просрочки в доставке», определять размер штрафа за задержку выдачи груза, руководствуясь ст. 138, уже совершенно невозможно. Наконец, самая шкала штрафной ответственности в ст. 138 предусматривает уплату штрафа (в том или ином размере) лишь «при просрочке» (в той или иной степени) «срока доставки», устраняя тем самым вообще уплату штрафа в случае отсутствия всякой просрочки именно этого срока. При таких условиях установление в ст. 138 штрафной санкции также и за «задержку выдачи груза», как за самостоятельное отдельное от «просрочки в доставке» нарушение, лишено реального содержания.

Отсюда следовал бы и другой вывод. Если считать, что ответственность также и за такое нарушение, действительно, вытекает из ст. 116 КТМ и ст. ст. 133 и 138 «Общих правил», то она выражалась бы уже не в уплате штрафа, а в другой, единственно возможной в данном случае, форме — в возмещении причиненных грузополучателю убытков.

Из изложенного следует, что в нормативно-правовое регулирование вопроса о соотношении обоих указанных нарушений и о санкциях за эти нарушения должна быть внесена полная ясность.

Может быть избран один из трех вариантов решения данного вопроса, каждый из которых имеет опору в формулировках действующих нормативных актов.

1. Определенно установить ответственность лишь за просрочку в доставке груза в порт назначения, о чем говорится в «Положениях» от 3 июля и 29 сентября.

2. Установить ответственность морского пароходства не только за просрочку в доставке груза в порт назначения, но и за задержку выдачи уже доставленного в этот порт груза, как за самостоятельное, отличное от первого, нарушение, что вытекает из общей формулы ответственности пароходства по ст. 138 «Общих правил». В этом случае необходимо, однако, точно определить (чего нет ни в ст. 138 «Общих правил», ни в других нормах действующего морского права) самое содержание ответственности за задержку выдачи груза (например, в виде особого штрафа или возмещения убытков).

3. В соответствии с формулировками ст. 116 КТМ и ст. 133 «Общих правил» действительно ввести единую ответственность за задержку в «сдаче» груза как за единое нарушение, независимо от того, явилось ли оно следствием замедления с доставкой груза

в порт назначения или замедления с выдачей доставленного в этот порт груза его получателю. В этом случае оказалось бы необходимым для возможности установления самого факта такого единого нарушения определить и тот единый срок, по истечении которого наступало бы состояние «задержки» (просрочки) в сдаче груза. В этот срок должно было бы войти и время, предусмотренное для доставки груза в порт назначения, и время, предоставляемое перевозчику для создания фактической возможности принятия прибывшего груза его получателем.

Во всяком случае, какой бы из указанных трех вариантов ни был принят, было бы необходимо внести для согласования с избранным вариантом соответствующие коррективы в те из приведенных выше норм, из которых вытекает иное решение рассматриваемого вопроса.

Учитывая отрицательное влияние, которое оказывала бы на выполнение планов социалистических предприятий не только просрочка в доставке, но и любая другая задержка на транспорте адресованных им грузов, первый из трех указанных вариантов представляется наименее целесообразным.

Для выбора же между вторым и третьим вариантом могут иметь значение следующие соображения.

В пользу третьего варианта говорит то обстоятельство, что с точки зрения интересов грузополучателя безразлично, по какой причине произошла задержка в сдаче ему груза: вследствие нарушения установленного для данной перевозки срока или вследствие замедления с выдачей прибывшего в срок груза.

Но можно ли решать этот вопрос лишь под углом зрения интересов грузополучателя?

Если оба указанных нарушения имеют для каждого данного, отдельно взятого грузополучателя совершенно одинаковое значение, то они едва ли одинаковы с точки зрения их значения в работе транспорта, что имеет уже и более широкий интерес для народного хозяйства в целом.

Первое из этих нарушений (нарушение сроков доставки) практически более значительно по степени своей распространенности, более тяжкое по своему влиянию на работу транспорта и, следовательно, более «весомое», чем второе нарушение (задержка выдачи уже доставленного груза). Некоторым показателем этой наибольшей весомости может служить различный подход действующего законодательства к тому и другому явлению: а) в «Положениях» от 3 июля и 29 сентября 1934 г. предусматривается только первое, а не второе нарушение¹⁴¹; б) в ст. 138 «Общих правил», хотя и предусматривающей оба эти нарушения, санкция устанавливается только за первое, а ответственность за второе нарушение получает в этой статье лишь декларативное выражение.

Нельзя оставить без учета и то обстоятельство, что просрочка в доставке и задержка выдачи груза представляют собой нару-

шения двух различных обязанностей перевозчика, включаемых в качестве его основных обязанностей, в общепринятое определение договора перевозки (обязанность «доставить» груз в пункт назначения и обязанность «выдать» его грузополучателю) ¹⁴².

При таких условиях едва ли целесообразно сливать эти нарушения воедино, стирая различие между ними и унифицируя вытекающую из них ответственность. Поэтому предпочтительнее второй из указанных выше трех вариантов решения рассматриваемого вопроса.

Именно так и решается он в области железнодорожного транспорта. Ст. 192 Устава железных дорог предусматривает штраф за «просрочку в доставке груза», определяемый в своем размере в зависимости от продолжительности просрочки. Кроме того, ст. 197 того же Устава предусматривает еще и особый штраф «за задержку в пунктах общего пользования выдачи выгруженного или поданного для выгрузки груза». При всей специфичности морского транспорта трудно найти в ней серьезные противопоставления против аналогичного разрешения данного вопроса.

Но и оставаясь на почве действующих норм морского права, даже с учетом их недостаточной в данном вопросе определенности, можно на основе произведенного выше анализа прийти к выводу о том, что действительному смыслу этих норм в наибольшей мере соответствует именно указанный второй вариант: признание ответственности и за просрочку доставки и за задержку выдачи доставленного груза как за два отдельных нарушения.

Не меняет этого вывода и то обстоятельство, что Основы гражданского законодательства предусматривают лишь одно из этих двух нарушений: «просрочку в доставке» (ст. 75), так как в силу своего характера «Основы» не дают с исчерпывающей полнотой всего нормативного материала по регулируемым ими отношениям, а касаются лишь некоторых, наиболее существенных сторон этих отношений. К тому же в «Основах» содержится в отношении условий перевозки и ответственности сторон по перевозкам, а следовательно, и в отношении влекущих эту ответственность нарушений, прямая отсылка к «уставам (кодексам) отдельных видов транспорта и издаваемым в установленном порядке правилам» (ст. 72).

2. *Формы ответственности.* Ответственность за просрочку доставки груза установлена действующими нормами в форме уплаты штрафа. Форма ответственности за задержку выдачи груза в нормативных актах морского права не определена. Исходя, однако, из общих начал обязательственного права, в том числе из положения ст. 36 «Основ» об обязанности неисправного должника «возместить кредитору причиненные этим убытки», следует признать, что ответственность за задержку в выдаче доставленного груза (как за особое, независимое от

просрочки в его доставке нарушение) должна заключаться, по действующему законодательству, в возмещении причиненных этой задержкой убытков. Штрафная же ответственность за такое нарушение, вопреки сказанному в ст. 138 «Общих правил» и как показано выше, не установлена.

Но и за просрочку в доставке груза штраф может быть, по действующим правилам, взыскан лишь в тех случаях, когда установлены сроки доставки. Это вытекает из точного смысла «Положений» от 3 июля и 29 сентября 1934 г. В первом «Положении» определяется ответственность за недоставку груза «в установленный срок» (ст. 13); во втором — за нарушение сроков доставки, «когда эти сроки предусмотрены правилами перевозки или договором» (ст. 9, п. «в»). Ст. 138 также, несомненно, имеет в виду лишь твердо фиксированные сроки доставки, что подтверждается при сопоставлении ее со ст. 4 «Правил исчисления сроков доставки грузов судами всех парокходств и линий», откуда заимствовано содержание ст. 138 и где говорится о просрочке «против установленных сроков»¹⁴³.

Однако нормативными актами сроки доставки грузов на морском транспорте установлены в настоящее время лишь для перевозок в малом каботаже и притом не для всех морских бассейнов¹⁴⁴. При неустановлении этих сроков в нормативном порядке они могут быть определены договором¹⁴⁵.

Итак, штраф за просрочку в доставке груза подлежит взысканию при нарушении сроков, установленных как нормативными актами, так и договорами.

Но как быть в тех случаях, когда ни в нормативном, ни в договорном порядке сроки доставки не установлены? Применимо ли к этим случаям понятие «просрочки»? Существует ли здесь вообще ответственность за замедление в доставке груза? Утвердительный ответ на последний вопрос независимо от решения предыдущего вытекает из ст. 116 КТМ и ст. 133 «Общих правил», устанавливающих, в общем виде, ответственность за «задержку в сдаче» груза, а следовательно, и за задержку, явившуюся результатом замедления с доставкой. Но и на предыдущий вопрос следует дать также утвердительный ответ.

С точки зрения теории гражданского права для понятия «просрочки» вовсе не обязательно нарушение лишь твердо установленного, фиксированного срока исполнения обязательства. Это нашло свое выражение и в «Основах гражданского законодательства». Согласно ст. 33 «Основ», обязательства «должны исполняться надлежащим образом и в установленный срок в соответствии с указаниями закона, акта планирования, договора, а при отсутствии таких указаний — в соответствии с обычно предъявляемыми требованиями». Следовательно, и в тех случаях, когда срок исполнения не твердо установлен, а определяется «обычно предъявляемыми требованиями», нарушение этого срока должно также считаться просрочкой исполнения¹⁴⁶.

Поскольку ст. 33 «Основ» распространяется и на отношения по грузовым, в частности морским, перевозкам, вытекающее из нее понятие просрочки обнимает замедление доставки грузов и при отсутствии «установленных» сроков доставки, потому что и в этих случаях нарушается срок доставки, определяемый «обычно предъявляемыми требованиями»¹⁴⁷.

Но так как штрафная ответственность за просрочку в доставке перевозимых морем грузов существует лишь при нарушении сроков доставки, установленных в нормативном или договорном порядке, то при отсутствии этих сроков ответственность за просрочку (замедление) в доставке грузов должна заключаться — на тех же основаниях, как и ответственность за задержку выдачи доставленного груза — в возмещении причиненных такой просрочкой убытков.

3. Принцип ответственности. Ст. 116 КТМ и воспроизводящая ее основное положение ст. 133 «Общих правил» предусматривают, как уже сказано выше, ответственность за «задержку в сдаче» груза, что по существу включает и просрочку в доставке и задержку выдачи уже доставленного груза. Эта ответственность устанавливается в указанных нормах, как и ответственность за утрату и повреждение груза, на основе принципа вины с презумпцией виновности перевозчика.

Однако в отношении одного из указанных двух нарушений, обнимаемых понятием «задержки в сдаче» груза, а именно в отношении просрочки в его доставке, «Положения» от 3 июля и 29 сентября 1934 г.¹⁴⁸ отступают от общего правила ст. 116 КТМ, а ст. 138 «Общих правил» — от общего положения, содержащегося в ст. 133 тех же «Общих правил». Ответственность за просрочку в доставке груза установлена в обоих «Положениях» и в ст. 138 «Общих правил» не по принципу вины, а расширенная, выходящая за пределы этого принципа, с указанием, в порядке исчерпывающего перечня, определенного круга обстоятельств, освобождающих от ответственности. Практика пошла по пути признания именно расширенной (за пределы принципа вины) ответственности за просрочку доставки груза с освобождением от ответственности лишь по обстоятельствам, прямо указанным в соответствующем исчерпывающем перечне.

В самом содержании исчерпывающих перечней, т. е. в отношении круга таких освобождающих от ответственности обстоятельств, имеются некоторые несоответствия между «Положениями» от 3 июля и 29 сентября 1934 г., с одной стороны, и ст. 138 «Общих правил», с другой стороны¹⁴⁹.

Однако в связи с утверждением Основ гражданского законодательства, где рассматриваемый вопрос получает новое решение, анализ этих несоответствий не входит в содержание настоящей работы.

Ст. 75 «Основ» устанавливает, что «перевозчик освобождается от ответственности за просрочку в доставке груза или

багажа, если просрочка произошла не по его вине». Тем самым вводится в качестве основания ответственности за просрочку в доставке принцип вины с презумпцией виновности перевозчика. В этом отношении ст. 75 сходна со ст. 74 «Основ», где тот же принцип вины с презумпцией виновности перевозчика установлен для ответственности за несохранность груза (или багажа). Но ст. 74 допускает в предусмотренных транспортными уставами (кодексами) случаях возможность возложения на получателя или отправителя доказательства вины перевозчика в несохранности груза, т. е. возможность устранения в этих случаях презумпции вины перевозчика. Ст. 75 «Основ» в отличие от ст. 74 не содержит аналогичного указания.

Это представляется вполне естественным. Во-первых, такое устранение презумпции вины означало бы дальнейшее ослабление ответственности за просрочку в доставке, и без того уже существенно смягченной установлением принципа вины. Во-вторых, возложение на отправителя или получателя доказательства вины перевозчика, оправдываемое в ряде случаев при ответственности за несохранность груза, было бы нерационально при ответственности за просрочку в доставке груза.

В вопросе о принципе ответственности за просрочку в доставке груза ст. 75 находится в соответствии со ст. 37 тех же «Основ», устанавливающей в качестве общего положения об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства принцип вины с презумпцией виновности нарушителя обязательства. Однако ответственность «лишь при наличии вины» устанавливается в ст. 37 не абсолютно, а с оговоркой: «кроме случаев, предусмотренных законом¹⁵⁰ или договором». Тем самым ст. 37 допускает наряду с ответственностью «лишь при наличии вины» также и расширенную (даже при отсутствии вины) ответственность, но лишь в виде изъятия из общего правила, в специально предусмотренных «законом или договором» случаях. Такой оговорки о возможности расширенной ответственности нет в ст. 75¹⁵¹.

Однако в связи с тем, что положения ст. 37 относятся к числу «Общих положений об обязательствах» (гл. I раздела III «Основ»), может возникнуть вопрос, не распространяется ли содержащееся в ст. 37 указание (о возможности расширенной ответственности) и на регулируемую ст. 75 ответственность за просрочку в доставке груза.

В случаях, когда один и тот же вопрос затрагивается как в общей норме законодательного акта, так и в специальной норме того же самого акта по какому-либо отдельному вопросу, но в той и в другой норме решается не вполне одинаково, возникает нередко большая трудность в правильном определении соотношения этих обеих норм. Следует ли толковать специальную норму в смысле приведения ее в полное соответствие с общей нормой или видеть в этой специальной норме исключение в дан-

ном вопросе из общей нормы? Такой именно случай представляет собой отмеченное выше не вполне одинаковое решение вопроса о принципе ответственности в ст. 37 и в ст. 75 «Основ»¹⁵².

Если считать, что ст. 75, представляя в рассматриваемом вопросе исключение из ст. 37, не допускает расширения ответственности за пределы принципа вины, пересмотр существующих норм морского права, устанавливающих расширенную ответственность за просрочку доставки грузов, безусловно необходим. Но и при ином решении вопроса, если считать, что указание ст. 37 о возможности существования ответственности, расширенной за пределы принципа вины, распространяется и на ответственность за просрочку в доставке, едва ли следует эту возможность использовать в данном вопросе. Более целесообразным представляется приведение нормативных актов морского права в соответствие со ст. 75 «Основ гражданского законодательства» с заменой расширенной ответственности ответственностью по принципу вины с презумпцией виновности перевозчика. Такая ответственность за просрочку в доставке груза существует на внутреннем водном транспорте¹⁵³. Условия же морского транспорта едва ли оправдывают сохранение для морских пароходств более строгого режима этой ответственности, чем принятый для речных пароходств и установленный для всех видов транспорта в ст. 75 «Основ».

В отличие от ответственности за просрочку в доставке груза, ответственность за задержку выдачи доставленного груза не требует в связи с утверждением «Основ» никакого пересмотра. С одной стороны, «Положения» от 3 июля и 29 сентября 1934 г. вообще не касаются этого нарушения, а ст. 138 «Общих правил», хотя упоминает об ответственности и за это нарушение, но ее постановления об основаниях освобождения от ответственности относятся, как указано в ней, лишь к просрочке доставки груза. С другой стороны, в главе о перевозке, содержащейся в «Основах», о задержке выдачи доставленного груза вовсе не упоминается.

Те же нормы морского права (ст. 116 КТМ и ст. 133 «Общих правил»), которые устанавливают ответственность за «задержку в сдаче» (что обнимает и задержку выдачи) груза по принципу вины с презумпцией виновности перевозчика, находятся в соответствии со ст. 37 «Основ гражданского законодательства».

§ 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ЗА НЕПРАВИЛЬНОСТЬ УКАЗАННЫХ ИМ СВЕДЕНИЙ О ГРУЗЕ

Ответственность эта определяется — но не вполне тождественным образом — как в КТМ (ст. ст. 79 и 94), так и в «Общих правилах» (ст. ст. 31 и 137).

Ст. 79 КТМ устанавливает общее правило об ответственности отправителя «за вред, происшедший вследствие неточности или

неправильности, допущенной отправителем в поданном объявлении». Такую ответственность за «вред», в столь общей ее формулировке, следует понимать как ответственность в форме возмещения убытков, причиненных вследствие указанных погрешностей.

Ст. 94 КТМ касается одного из случаев этого рода, а именно сдачи, под неправильным наименованием, опасного по своей природе (легковоспламеняющегося, взрывчатого и т. п.) груза, если эти свойства его не могли быть обнаружены перевозчиком путем наружного осмотра при приемке груза. В этом случае ст. 94 устанавливает наряду с другими последствиями уже более определенно выраженную ответственность отправителя «за все убытки, причиненные погрузкой и перевозкой указанного груза».

Общее правило, выраженное в ст. 79 КТМ, воспроизводится и в ст. 31 «Общих правил» в несколько иной, однако, формулировке. К случаям «неправильности» и «неточности» сведений здесь присоединен еще и случай их «неполноты». А вытекающая отсюда ответственность отправителя определена как ответственность за произошедшие вследствие указанных недостатков «последствия», что, если и не совпадает с обязанностью возмещения причиненных таким образом убытков, то, во всяком случае, включает эту обязанность.

Содержащаяся в ст. 31 общая норма дополняется в ст. 137 в двух направлениях:

- а) в отношении видов указанных нарушений;
- б) в отношении последствий, наступающих в результате этих нарушений.

Касаясь первого из этих вопросов, ст. 137 предусматривает три вида нарушений:

- 1) неправильное указание сведений «о весе, количестве мест или наименовании груза» («неточность» и «неполнота» сведений здесь уже особо не выделяются);

- 2) «предъявление груза, запрещенного к перевозке»;

- 3) предъявление груза, «требующего при перевозке особых мер предосторожности».

Но так как в последних двух случаях имеется в виду предъявление груза «с неправильным указанием» его «наименования или свойства» (ст. 137), то оба эти случая поглощаются (по крайней мере — частично: в отношении «наименования») первым из указанных трех видов нарушений, чем подрывается в своей логической основе указанное трехчленное деление. Однако практический смысл его заключается в том, что от первого случая неправильности наименования груза, где она может иметь лишь тарифное значение (недобор платежей по перевозке), отличаются другие два случая, где неправильность наименования груза приобретает выходящий за чисто тарифные рамки, особо опасный характер.

Что же касается последствий неправильности сведений, то ст. 137 устанавливает три вида взысканий:

1) взыскание дополнительных платежей, причитающихся по тарифу, если неправильность сведений о грузе повлекла уменьшение этих платежей;

2) взыскание причиненных пароходству убытков;

3) взыскание штрафа в размере двойной разницы между полной суммой причитающихся пароходству платежей и уменьшенной суммой, исчисленной на основании неправильных указаний отправителя.

При анализе изложенных выше правовых норм, определяющих ответственность грузоотправителя за неправильность указанных им сведений о грузе, возникает ряд вопросов.

1. Следует, прежде всего, указать на уже частично отмеченное различие в формулировках, характеризующих самую эту неправильность. В одних случаях (ст. 94 КТМ, ст. 137 «Общих правил») говорится именно и только о «неправильности», в других (ст. 79 КТМ) — о «неточности или неправильности», в третьих (ст. 31 «Общих правил») — о «неправильности, неточности или неполноте» сообщаемых грузоотправителем сведений о грузе. Этому различию можно было бы не придавать значения, поскольку понятие «неправильности» в широком смысле этого слова охватывает и неточность сведений, а в ряде случаев и их неполноту. Но именно в отношении неполноты сведений вопрос об ответственности грузоотправителя несколько осложняется и не может решаться путем механического приравнивания к случаям неправильности, включая и неточность сведений. Ведь круг вопросов, по которым грузоотправитель обязан дать сведения органу транспорта, определяется требованиями органов транспорта и фиксируется, как правило, в формулярах транспортных документов. При таких условиях «неполнота» сведений о грузе, особо отличающаяся от их «неправильности» или «неточности», означала бы в большинстве случаев отсутствие в этих документах ответов на некоторые содержащиеся в них вопросы. Но такая неполнота содержания документа должна обратить на себя внимание перевозчика, и последний обязан в этом случае требовать от грузоотправителя восполнения имеющихся пробелов. Не сделав же этого и приняв от грузоотправителя страдающий неполнотою документ, перевозчик должен и сам принять на себя некоторую долю ответственности за такую неполноту.

Отсюда вытекает, что последствия «неполноты» (в указанном выше смысле) сведений о грузе не должны трактоваться наравне с последствиями «неправильности» или «неточности», как это сделано в ст. 31 «Общих правил», и не должны полностью совпадать с последствиями, предусматриваемыми в ст. 137 «Общих правил».

Так, если перевозчик не может быть и в этом случае лишен права на дополнительные, причитающиеся ему по тарифу пла-

тежи, то уже взыскание штрафа с грузоотправителя за неполноту содержания документа не должно, очевидно, иметь места, коль скоро документ этот был принят перевозчиком по его собственной вине.

Что же касается «причиненных пароходству убытков» (ст. 137), то, если таковые в этом случае возникли, они должны быть, по принципу смешанной вины, распределены между грузоотправителем и пароходством, а не возлагаться исключительно на грузоотправителя. В таком именно смысле этот вопрос может быть разрешен и на почве действующего законодательства, что не исключает, однако, целесообразности нормативно-правового закрепления, притом в гораздо более широком плане, принципа смешанной вины¹⁵⁴ в области морских грузовых перевозок.

2. Далее возникает вопрос о соотношении между общими (без детализации) положениями об ответственности грузоотправителя за неправильность сообщенных им сведений (ст. 79 КТМ и ст. 31 «Общих правил») и ст. 137 «Общих правил», более подробно определяющей содержание этой ответственности.

На первый взгляд может казаться, что вышеупомянутые общие положения полностью конкретизированы в ст. 137 «Общих правил», что весь круг предусматриваемых этими общими положениями случаев полностью охватывается в ст. 137 и что, следовательно, фактические составы случаев, обнимаемые указанными нормами, совпадают.

Такое предположение было бы, однако, ошибочно. В ст. 137 «Общих правил» предусматриваются лишь неправильные сведения о *грузе*, т. е. касающиеся непосредственно самого груза, притом по точно определенному кругу вопросов этого рода (вес, количество мест, наименование или свойства груза). А в ст. 79 КТМ и в ст. 31 «Общих правил» предусматривается неправильность (неточность) сообщенных грузоотправителем сведений без ограничения их круга вопросами, касающимися лишь непосредственно груза. Так, например, сюда могут относиться и неправильности, допущенные в указании места назначения груза, грузополучателя, его адреса и т. д.

Неправильность таких сведений также подпадает под ст. 79 КТМ и ст. 31 «Общих правил» и, следовательно, влечет ответственность грузоотправителя. Однако она не подпадает под ст. 137 «Общих правил» и, следовательно, не влечет применения всех прех устанавливаемых ею последствий. В таких случаях может иметь место: а) взимание дополнительных, причитающихся по тарифу платежей; б) возмещение причиненных пароходству убытков. Но для взыскания штрафа за неправильность сведений здесь уже нет правового основания, поскольку для таких именно случаев штраф не предусмотрен.

3. Если для разрешения обоих указанных выше вопросов имеются достаточные основания и на почве действующих норм,

то совершенно иначе обстоит дело в следующем вопросе, где в содержание относящейся к нему правовой нормы настоятельно необходимо внести прямое изменение.

Ст. 137 «Общих правил» устанавливает штраф за неправильность сведений о грузе лишь в том случае, если это «вызвало уменьшение сведений о грузе и сборов». Следовательно, если неправильность ^{сведений о грузе} ~~провозных платежей~~ не вызвала такого уменьшения, не может быть взыскан и штраф. Соображение о возможности взыскания штрафа и в этом последнем случае при помощи пространительного толкования отпадает уже в силу самой структуры данного штрафа. Он установлен в размере двойной разницы (между «полной суммой», причитающейся за данную отправку, и «суммой, исчисленной на основании указаний отправителя»). Но если никакого изменения в размере провозных платежей и сборов неправильность сведений не вызвала, то нет и «разницы» между суммой «причитающейся» и «исчисленной» и, следовательно, штраф сводился бы к нулю. Если же неправильность сведений вызвала увеличение исчисленной суммы против причитающейся (а это при завышенном указании веса груза или количества мест, а иногда и при неправильном наименовании груза отнюдь не исключено), то взыскивать с грузоотправителя штраф в размере разницы, да еще двойной, между этими двумя суммами было бы явно нелогично. При этом получалось бы, что чем выгоднее в тарифном отношении для перевозчика допущенная грузоотправителем неправильность, тем крупнее взыскиваемый с последнего штраф. Ясно поэтому, что под «исчисленной на основании указаний отправителя» суммой ст. 137, в соответствии с выдвинутым в ней условием взыскания штрафа («если неправильное указание... вызвало уменьшение провозных платежей и сборов»), имеет в виду лишь уменьшенную сумму платежей.

Но, может быть, нет разумных оснований ко взысканию штрафа в тех случаях, когда неправильные сведения о грузе, предусматриваемые в ст. 137, не вызвали уменьшения суммы причитающихся перевозчику платежей? Может быть, в этих случаях неправильность сведений не связана ни с какими отрицательными для перевозчика последствиями, обосновывающими применение штрафной санкции?

Для ответа на этот вопрос рассмотрим все три предусматриваемых в ст. 137 вида неправильности сведений.

Неправильное указание сведений о весе, количестве мест или о наименовании груза, когда завышается вес или количество мест или указывается более дорогой по стоимости груз, чаще всего вызывает увеличение провозной платы. Однако это создает для перевозчика и риск объективно необоснованного повышения размера ответственности в случаях утраты, гибели, повреждения груза.

Предъявление под неправильным наименованием груза, тре-

бующего при перевозке особых мер предосторожности, может принести вред, притом не только для данного груза, но также для других грузов и — что еще гораздо важнее — для жизни и здоровья людей.

Наконец, при обнаружении того, что сданный под неправильным наименованием груз к перевозке запрещен, штрафная санкция представляется в этом случае одинаково заслуженною грузоотправителем, вне зависимости от исчисления провозной платы в том или ином размере.

Между тем, во всех указанных случаях неправильности сведений, не вызвавшей уменьшения причитающихся перевозчику платежей, единственной формой ответственности грузоотправителя за неправильность сведений о грузе остается, в силу ст. 137 «Общих правил», лишь возмещение «причиненных пароходству убытков».

А если убытков пароходству при этом не причинено? Тогда грузоотправитель вообще никаких последствий допущенной им неправильности, не вызвавшей уменьшения провозной платы, не несет. Но такая безнаказанность, особенно в случаях предъявления, под неправильным наименованием опасных или запрещенных к перевозке грузов, не может быть признана допустимой.

Таким образом, представляется необходимым введение штрафной санкции за предусматриваемые в ст. 137 виды нарушений также и в тех случаях, когда эти нарушения не вызывают уменьшения провозных платежей и сборов, причем размер этой санкции должен определяться в этих именно случаях уже, конечно, не разницей между причитающейся и исчисленной суммой платежей, а по тарифу¹⁵⁵.

4. Не вполне точно урегулирован в ст. 137 «Общих правил» и вопрос о возможности взыскания убытков в случаях, когда неправильность сведений вызвала уменьшение причитающихся перевозчику платежей. Хотя этот вопрос, как уже показано выше (гл. 1, § 2), требует на основании ч. 1 ст. 137 положительного разрешения, однако, ч. 2 ст. 137, специально предусматривающая одни только случаи уменьшения указанных платежей, устанавливает в этих случаях взыскание штрафа наряду лишь со взиманием «дополнительных платежей по тарифам», совершенно не упоминая при этом о взыскании причиненных убытков¹⁵⁶.

Все указанные неточности и пробелы в регулировании ответственности грузоотправителя за неправильность указанных им сведений о грузе подлежат устранению в нормативно-правовом порядке.

* * *

Как видно из анализа действующих на морском транспорте штрафных санкций, они представляют собою сложную и довольно пеструю систему. В нее входят санкции, различные и по своей

структуре и по соотношению с возмещением убытков (иногда всяких, а иногда лишь определенного рода) и по самому принципу ответственности. Даже между совершенно однородными во всех указанных отношениях штрафными санкциями существуют, по тем или иным вопросам, немаловажные, хотя не всегда обоснованные различия. В целом ряде случаев замечаются неясности или неточности, пробелы или несогласованности.

Все это ставит на очередь задачу коренного пересмотра и улучшения существующей системы штрафных санкций по морским пружовым перевозкам в соответствии с выдвинутыми в Программе КПСС требованиями совершенствования «правовых норм, регулирующих хозяйственно-организаторскую и культурно-воспитательную работу», и твердого, последовательного соблюдения дисциплины на всех участках коммунистического строительства¹⁵⁷.

Осуществление этой задачи, при активном сотрудничестве практических деятелей морского транспорта с работниками юридической науки и практики, будет, несомненно, содействовать дальнейшему улучшению работы органов морского транспорта, грузоотправителей и грузополучателей, что, в связи с непрерывным расширением морского грузооборота, имеет существенно важное народнохозяйственное значение.

И поскольку аналогичные вопросы возникают также в отношении других видов транспорта (железнодорожного и речного), следует признать необходимым достижение, с учетом специфических условий отдельных видов транспорта, возможной меры единообразия в разрешении данных вопросов. Этому способствовало бы координированное участие в их разработке представителей всех трех указанных видов транспорта.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 33, стр. 127. См. также основанные на ленинских высказываниях характеристики народнохозяйственного значения соответствующих видов транспорта в ст. 1 Устава железных дорог СССР (ниже сокращено: УЖД) и в ст. 1 Устава внутреннего водного транспорта СССР (ниже сокращено: УВВТ).

² В. И. Ленин. Соч., т. 27, стр. 184.

³ Программа Коммунистической партии Советского Союза. Госполитиздат, 1961, стр. 71.

⁴ Осуществление этих задач выдвигается в транспортных уставах как совместная обязанность органов транспорта и их социалистической клиентуры (ст. 3 УЖД и ст. 3 УВВТ).

⁵ Программа Коммунистической партии Советского Союза. Госполитиздат, 1961, стр. 105.

⁶ Там же, стр. 87.

⁷ Неточно, таким образом, утверждение А. Л. Маковского (Ученые записки Всесоюзного института юридических наук, вып. 9, М., 1959, стр. 164) о том, что штрафная ответственность «Кодексом торгового мореплавания вообще не предусматривается».

⁸ Указание в ст. 99 на задержку судна далее «обусловленных» сроков означает, что здесь, а соответственно, и в ст. 100, имеется в виду задержка (простой) в течение не только стальной, но и контрстальной времени. Необходимо, впрочем, иметь в виду, что ст.ст. 99 и 100 КТМ, как устанавливающие право на отказ от договора, неприменимы в подавляющем большинстве случаев к плановым перевозкам грузов, что правильно отмечено А. Л. Маковским (Сборник Всесоюзного института юридических наук «Вопросы гражданского права, колхозного права и гражданского процесса», М., 1958, стр. 107).

⁹ «Сборник постановлений Пленума и определений коллегий Верховного суда Союза ССР. 1943 год». (Юриздат, М., 1948, стр. 243; определение № 179—1943 г. по иску Балтийского госморпароходства к В/О «Союзпром-экспорт»).

¹⁰ В отношении мертвого фрахта, уплачиваемого в силу ст. 98 (а также и ст. 91) КТМ, это не вызывает сомнений, так как в этих случаях имеет место нарушение грузоотправителем своей обязанности. Но так как в приведенном положении, высказанном Судебной коллегией, ссылка на ст. 98 КТМ носит лишь примерный характер, положение это приобретает более общее значение и может быть толкуемо как признание мертвого фрахта штрафной санкцией во всех случаях его уплаты, в том числе и по ст.ст. 99 и 100 КТМ. С этим, однако, нельзя согласиться, так как отказ от договора в допускаемых этими статьями случаях есть не нарушение обязанности, а использование права.

И Представляется спорной целесообразность сохранения правила ст. 146 в будущих ГК союзных республик в качестве общей нормы для двусторонних договоров.

¹² Из изложенного вытекает, что «встречное удовлетворение», производимое контрагентом в силу ст. 146 ГК без получения соответствующего эквивалента, является для него своего рода штрафной санкцией, но лишь в тех (составляющих, конечно, большинство) случаях, когда это имеет место вследствие нарушения им своего обязательства. Употребленная в ст. 146 формулировка («отвечает») охватывает, однако, и другие случаи, в которых она получает уже иное, нештрафное содержание: например, случаи, предусмотренные в ст. ст. 99 и 100 КТМ.

¹³ Нельзя при этом не отметить следующего обстоятельства. Ст. 252 КТМ предусматривает уплату штрафа «в случае несоблюдения установленных в ст. 251 сроков при рассмотрении претензий, вытекающих из перевозки грузов ширпотреба». Такая же ссылка на ст. 251 имеется и в официальном тексте ст. 252, опубликованном в СЗ СССР, 1933, № 53, ст. 310. Однако ст. 251 вообще не устанавливает сроков на рассмотрение претензий. В ней говорится о начислении с того или иного момента процентов на суммы, выплачиваемые пароходством «по признанным претензиям и по решению суда или госарбитража». Сроки же на рассмотрение претензий установлены в ст. 247 КТМ.

Таким образом, ссылку в ст. 252 на ст. 251 (вместо ст. 247) следует, по-видимому, признать опечаткою.

¹⁴ СЗ СССР, 1934, № 35, ст. 281. В части, касающейся перевозок по внутренним водным путям, это «Положение» утратило силу в связи с утверждением Советом Министров СССР 15 октября 1955 г. нового Устава внутреннего водного транспорта.

¹⁵ СЗ СССР, 1934, № 51, ст. 402.

¹⁶ Издательство «Морской транспорт», 1957.

¹⁷ См. опубликованный в том же издании (стр. 2) приказ министра морского флота № 52 от 19 февраля 1957 г.

¹⁸ Правила перевозки грузов в «прямом водном сообщении» имеют в виду перевозку, выполняемую совместно речными и морскими пароходствами, т. е. осуществляемую не одним, а двумя видами транспорта, что является по существу перевозкой в прямом смешанном сообщении. Поэтому в дальнейшем под термином «прямое смешанное сообщение» будет пониматься и эта перевозка.

¹⁹ Эти договоры вовсе не имеются в виду в дальнейшем изложении, даже и тогда, когда речь идет о перевозках в заграничном сообщении.

²⁰ Такая классификация штрафных санкций может быть соответственно применена и к грузовым перевозкам на других видах транспорта: на железнодорожном и внутреннем водном.

²¹ В эту классификацию, как и в классификации по другим основаниям (см. ниже § 2 и 3) не входит так называемый «штраф» за переадресовку грузов, взимаемый, согласно ст. 6 «Положения от 3 июля» и ст. 22 «Общих правил», по перевозкам в малом каботаже за переадресовку груза. Такая переадресовка, согласно тем же постановлениям и ст. 21 «Общих правил», является изменением договора перевозки, производимым притом с разрешения начальника пароходства, а потому не может считаться нарушением договора и вообще каким-либо правонарушением. Следовательно, и плата, взимаемая за переадресовку, не может считаться «штрафом», а потому не должна включаться в классификацию штрафных санкций.

Неточное, по тем же соображениям, именование платежа за переадресовку «штрафом» встречается также на внутреннем водном (ст. 92 УВВТ) и на железнодорожном (ст. 82 УЖД) транспорте. На воздушном транспорте он называется, однако, правильно: не штрафом, а «сбором» (§ 79—80 «Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям СССР»).

²² Следует указать еще и на наличие третьей группы штрафных санкций, предусматриваемых «Положением о взаимоотношениях и взаимной ответственности морских портов и пароходств Министерства морского флота по выполнению плана перевозок и перевалки груза», утвержденным ММФ 13 июля

1949 г. Эти штрафные санкции, как имеющие внутриведомственный характер, занимают совершенно особое положение и в настоящей работе не рассматриваются.

²³ Встречаются случаи расхождения между планом и графиком, когда перевозка, не предусмотренная планом, включена в график и, наоборот, предусмотренная планом, не включена в график. В связи с этим в судебно-арбитражной практике и в литературе существуют различные мнения о том, чем (планом или графиком) следует руководствоваться при разрешении вопроса об ответственности пароходства и грузоотправителя за невыполнение плана перевозок (за неподачу тоннажа, за непредъявление груза). См. по этому вопросу А. Д. Кейлин. Советское морское право. Водтрансиздат, 1954, стр. 170—174; К. Ф. Егоров. Вопросы применения Положения СТО от 29 сентября 1934 г. (Информационный сборник ЦНИИМФ. Морское право и практика — ниже сокращенно: Инф. сборник — 1958, вып. 23, стр. 55—60); А. Л. Маковский. Правовое регулирование морских перевозок грузов. Изд-во «Морской транспорт», 1961, стр. 32—34.

Что касается наиболее обильной в вопросах морского права практики Морской арбитражной комиссии (МАК), то она, за отдельными исключениями, исходит в указанных случаях из графика. Кроме приведенных в литературе, можно указать еще на решения МАК по двум делам в этом именно направлении. По одному из них «Союзпромэкспорт» требовал уплаты штрафа за неподачу Дальневосточным пароходством тоннажа под погрузку антрацита. Данная перевозка, не предусмотренная планом, была включена в график. Иск удовлетворен (решение по делу № 9 — 1956 г.). По другому делу Черноморское пароходство требовало уплаты штрафа за непредъявление «Союзнефтеэкспортом» груза. Установив, что поданный для погрузки этого груза танкер «Ленинград» не был включен в график, МАК в иске отказала (решение от 3 февраля 1956 г.).

²⁴ В отличие от ст. 9 п. «б» «Положения от 3 июля» и от ст. 128 «Общих правил», ст. 9, п. «а» «Положения от 29 сентября» устанавливает уплату пароходством штрафа не только за приготовленное к отправке, но за все «предназначенное к отправке согласно графику» количество груза, не принятое пароходством. Эта формулировка справедливо критикуется в литературе (А. Л. Маковский. «Информационный сборник», 1958, вып. 34, стр. 44—45 и К. Ф. Егоров — там же, 1961, вып. 67, стр. 14). Но и впрямь, до изменения этой формулировки, рекомендуемого названными авторами, ее необходимо, по нашему мнению, толковать в том смысле, что «предназначенное к отправке» количество груза должно быть «приготовлено» к отправке и что без этого предполагаемого условия, т. е. при отсутствии приготовленного к отправке груза, пароходство не обязано платить за него штраф.

²⁵ О характере и размере санкций за это нарушение см. гл. II. § 2.

²⁶ Под этим термином понимается как грузоотправитель, так в соответствующих случаях и грузополучатель.

²⁷ В случае явки грузополучателя, во время этого «ожидания», для приема груза и допущения им при этом дальнейшей задержки судна «сверх установленных» для разгрузки норм времени, пароходство имело бы право взыскать, уже с грузополучателя, за эту новую задержку и новый, на общих основаниях, штраф, предусмотренный ст. 140 «Общих правил».

²⁸ Возможно, что критерий «арендных ставок», принятый для определения размера этой оплаты, основан на идее приравнивания рассматриваемого случая стоянки судна после его разгрузки под зачисткой к нахождению судна как бы в «аренде» грузоотправителя на время этой стоянки. Во всяком случае юридически этот критерий мог бы обосновываться только такой конструкцией. Но она до очевидности фиктивна и в еще большей мере, чем многие другие юридические фикции, далека от действительности.

Поэтому было бы правильнее установить и в данном случае размер штрафа за простой по общим тарифным ставкам, применяемым при простое судов.

²⁹ Можно, конечно, ограничивать возмещение убытка от простоя транспортного судна лишь так называемым «положительным ущербом», т. е. стои-

мостью содержания судна на простое, как непроизводительно понесенными расходами (см. о таких случаях, предусматриваемых в § 22 Правил водного сообщения, в разделе «Б» данного параграфа). Но и это, конечно, не тождественно оплате простоя судна по «арендным ставкам» (см. «Расчет плат за аренду судов» в § 37 Тарифного руководства I-M).

³⁰ Так как «снятие судна с погрузки» происходит и при «отправлении судна» с неполным количеством груза, то первую часть приведенной альтернативы, отделенную от второй части союзом «или», следует, видимо, относить к случаям полного отсутствия груза.

³¹ При полном непредъявлении груза эта «разница» будет, конечно, равняться провозной плате за всю плановую норму.

³² Это положение ст. 57 основано на постановлении СНК СССР от 14 сентября 1938 г. о размере штрафа за просрочку платежей при водных перевозках (СП СССР, 1938, № 24, ст. 155).

³³ См. примечание 13.

³⁴ Вопрос о том, включает ли понятие «неустойки» штрафные санкции, обеспечивающие выполнение только договорных или также и внедоговорных (вытекающих непосредственно из нормативного или планового акта) обязательств, является дискуссионным. Так, К. А. Граве (Договорная неустойка в советском праве. Госюриздат, 1950, стр. 46, 49), опираясь на текст ст. 141 ГК, ограничивает понятие неустойки только штрафными санкциями за нарушение договорных обязательств. Иной ответ, однако, может быть дан, если исходить из отсутствия принципиальных различий между штрафными санкциями, обеспечивающими выполнение тех и других обязательств. См., например, ст. 35—36 «Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик», где понятие неустойки не ограничено штрафными санкциями лишь по договорным обязательствам.

³⁵ Следует поэтому признать неточным применение понятия «неустойки» к штрафным санкциям такого же рода (за нарушение общих норм поведения), встречающееся иногда в действующем законодательстве: например, в постановлениях о «неустойках» за лесонарушения.

³⁶ Это было бы правильно и для морских перевозок, особенно если принять во внимание, что стоимость «частей» морского судна обычно выше, чем речного.

³⁷ Ст. 144 Устава железных дорог, ст. 107—108 «Общих правил», § 106 «Правил железнодорожно-водного сообщения».

³⁸ Здесь, как и всюду ниже, денежные суммы указываются в размерах, пересчитанных в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 4 мая 1960 г. (СЗ СССР, 1960, № 10, ст. 69).

³⁹ Ст. 145 «Устава железных дорог, ст. 108 «Общих правил» и § 106 «Правил железнодорожно-водного сообщения».

⁴⁰ Ст. 174 Устава внутреннего водного транспорта и ст. 109 «Общих правил». С ними не согласован § 9 «Правил водного сообщения», устанавливающий размер такого штрафа в 20 коп. с тонны и притом лишь за непредъявленное против месячного плана количество груза, без упоминания о штрафе за непринятие предъявленного к перевозке груза.

⁴¹ «Правила железнодорожно-водного сообщения», § 108.

⁴² Там же, § 107. То же положение содержится в ст. 145 Устава железных дорог и в ст. 108 «Общих правил».

⁴³ «Правила железнодорожно-водного сообщения», § 27.

⁴⁴ Аналогичное употребление термина «ответственность» по отношению к одной стороне в смысле освобождения другой стороны от соответствующей, установленной для нее ответственности встречается в «Правилах железнодорожно-водного сообщения» и в ряде других случаев: а) в § 31, где говорится об упомянутой выше «ответственности» грузоотправителя «за задержку грузов в пунктах перевалки» при непредставлении им крепительных, сепарационных и др. материалов; б) в § 28 («ответственность» грузоотправителя за «последствия недостатков тары и внутренней упаковки грузов», как, например, «бой, поломка, деформация» и т. п.); в) в § 87 («ответственность» отправителя грузов в контейнерах «за порчу и поломку предметов, уложенных в контей-

нер»); г) в § 94 («ответственность за контейнеры» до оформления их передачи, лежащая на «сдающей стороне», хотя эти контейнеры могут принадлежать и ей самой).

⁴⁵ «Правила железнодорожно-водного сообщения» § 41.

⁴⁶ Там же, § 99. То же положение содержится в ст. 131 Устава железных дорог, в ст. 159 Устава внутр. водн. транспорта и в ст. 94 «Общих правил. Такой же штраф уплачивают друг другу морские и речные пароходства.

⁴⁷ «Правила железнодорожно-водного сообщения», § 109.

⁴⁸ Там говорится о «нормативной себестоимости содержания» судна, здесь — о «нормативной стоимости данного судна». Пропуск в последнем случае слова «содержания» вполне очевиден.

⁴⁹ Небезынтересно отметить их отличие в этом отношении от упомянутой выше оплаты простоя судна «по арендным ставкам» во время стоянки его. вследствие нарушения планового ассортимента грузов, под зачисткой (ст. 39 «Общих правил»). В последнем случае такая оплата, хотя и не именуется штрафом, является по существу штрафной санкцией, тогда как эти три санкции, хотя и именуемые штрафами, таковыми по существу не являются.

⁵⁰ «Нормативный» способ определения размера убытков от нарушения обязательств, не превращавший, однако, возмещения убытка в штраф, имел в свое время некоторое применение в договорной практике советских хозорганов. Отступающий, хотя и не столь значительно, от принципа точного исчисления убытка метод «приближенных оценок» применялся и в арбитражной практике. См. А. В. Венедиктов. «Договорная дисциплина в промышленности». Изд-во Ленинблсполкома и Ленсовета, Л., 1935, стр. 87—88, 98.

⁵¹ Так, например, в деле по иску Черноморского пароходства к «Восток-инторгу» о штрафе за непредъявление груза к перевозке ответчик ссылался, в числе своих возражений, на то, что пароходство никаких расходов от непредъявления груза не понесло, так как судно проследовало затем в другой порт для принятия другого груза. МАК в решении от 13 мая 1959 г. отклонила эту ссылку, указав, что ответчик несет штрафную ответственность независимо от того, имелись ли какие-либо фактические убытки (решение это изложено также в «Информационном сборнике», 1961, вып. 63, стр. 67).

⁵² Такая классификация штрафных санкций соответствует предложенной автором этой работы еще в 1949 г. классификации неустоек (подразделяющей их на совокупную, зачетную, альтернативную и исключительную неустойку), получившей поддержку со стороны ряда авторов в советской и народно-демократической литературе (более подробно см. В. К. Райхер, «Правовые вопросы договорной дисциплины в СССР». Изд-во Ленинградского университета, 1958, стр. 155—162 и его же «Штрафные санкции в борьбе за договорную дисциплину». Журнал «Советское государство и право», 1955, № 5, стр. 75).

Даже учитывая отмеченную выше дискуссионность вопроса о понятии неустойки, следует иметь в виду, что штрафные санкции, обеспечивающие выполнение внедоговорных обязательств, или даже явно не подходящие под понятие неустойки — например, отнесенные выше (§ 1, «А») к шестому виду, могут находиться в том или ином соотношении с возмещением убытков, как и штрафные санкции за нарушение договорных обязательств, бесспорно относящиеся к понятию неустойки.

Поэтому в дальнейшем, при рассмотрении вопроса о соотношении штрафных санкций с возмещением убытка, об этих санкциях, независимо от признания или непризнания некоторых из них неустойкою, условно говорится как о санкциях «типа» или «характера» той или иной неустойки.

⁵³ Так, несомненно, следует понимать содержащееся в ст. 138 «Общих правил» (как и в ст. 193 Устава железных дорог и в ст. 189 Устава внутреннего водного транспорта) правило о том, что штраф за просрочку в доставке груза не уплачивается, если уплачено возмещение за порчу груза вследствие просрочки. Соответствующее правило воспроизведено и в п. 13 постановления № 1 Пленума Верховного Суда СССР от 21 февраля 1958 г. «О судебной практике по спорам, вытекающим из перевозки грузов по железнодорожным и водным путям» (Бюллетень Верховного Суда СССР, 1958, № 2, стр. 11—12).

⁵⁴ В вопросе о юридической природе штрафа за просрочку в доставке груза мы вносим, таким образом, уточнение в прежнюю нашу безоговорочную квалификацию этого штрафа как всегда лишь исключительной неустойки (см. журнал «Советское государство и право», 1955, № 5, стр. 76). Эту неточность исправил Г. Б. Астановский («Вестник Ленинградского университета», Л., 1959, № 17, серия экономики, философии и права, вып. 3, стр. 143 и «Информационный сборник», 1959, вып. 38, стр. 26). Все же, в двойном (в зависимости от рода убытков) характере рассматриваемого штрафа следует выдвигать на первый план его исключительный, а не альтернативный, как это делает Г. Б. Астановский, характер. Ибо возмещение убытков, причиненных просрочкой (а таковые могут быть весьма разнообразны как при отсутствии, так и при наличии порчи груза), этим штрафом исключается как общее правило, кроме убытка, состоящего непосредственно в самой порче груза.

Кроме того, даже в случае альтернативности, возникающей в виде исключения при этой порче, данный штраф существенно отличается, как показано выше, от обычной альтернативной неустойки.

⁵⁵ Ст. 36 «Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик» устанавливает, в качестве общего правила, зачетный характер неустойки, допуская при этом, что «законом или договором могут быть предусмотрены случаи» неустойки иного (исключительного, совокупного или альтернативного) характера. В связи с этим положение, существующее в данном вопросе в области морских (как и на других видах транспорта) грузовых перевозок, может измениться в сторону более или менее широкого применения зачетной неустойки.

⁵⁶ Такое разграничение двух видов санкций типа совокупной неустойки, еще не проводившееся в литературе, применимо и к некоторым другим областям советского права.

⁵⁷ Ст.ст. 131 и 145 УЖД; «Общие правила», ст.ст. 94, 108; «Правила железнодорожно-водного сообщения», § 27, 41, 99, 106—109.

Особого внимания заслуживает в этой связи § 109 указанных «Правил». В нем предусматривается уже упомянутый выше (гл. 1, § 1, «Б») штраф за необеспечение согласованной погрузки маршрута «по вине» железной дороги или порта, взыскиваемый с «виновной» стороны в пользу другой. Такая формулировка может давать основание к выводу, что здесь устанавливается ответственность по принципу вины, с требованием, притом, положительного ее установления, без допущения презумпции виновности. Возможно, однако, и иное толкование: указание на «виновную» сторону в § 109 имеет в виду не принцип ответственности, а лишь необходимость установления факта, какая именно сторона не обеспечила согласованной погрузки маршрута и является в этом, чисто причинном, смысле «виновником» состоявшегося нарушения.

Вероятность такого толкования может подтверждаться отмечаемым в самом § 109 сочетанием данного штрафа со штрафом «за невыполнение плана перевозок» (а именно: плана перевалки), установленным без какого-либо упоминания о вине как об основании ответственности или об обстоятельствах, от нее освобождающих (см. § 106 тех же «Правил»).

⁵⁸ Устав внутреннего водного транспорта, ст.ст. 159, 173, 174; «Общие правила», ст. 109; «Правила водного сообщения», § 9.

⁵⁹ «Общие правила», ст. 32.

⁶⁰ «Общие правила», ст. 39.

⁶¹ «Правила железнодорожно-водного сообщения», § 31.

⁶² «Общие правила», ст. 51.

⁶³ «Правила железнодорожно-водного сообщения», § 18.

⁶⁴ «Общие правила», ст. 137.

⁶⁵ «Общие правила», ст. 57.

⁶⁶ Основания освобождения от уплаты штрафов, указанных в п.п. 1—4, рассмотрены соответственно в § 1—4 гл. II.

⁶⁷ Этот штраф, упомянутый и выше (глава 1, § 1, раздел «Б», в числе включенных в этот раздел санкций «второго вида», п. 2), не взыскивается с порта за время перерыва движения на его путях вследствие «явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары)», а также вследствие аварий

в порту, «в результате которой была невозможна погрузка и выгрузка» (§ 107 «Правил железнодорожно-водного сообщения»).

⁶⁸ Под «законом» понимаются в «Основах» не только законодательные, но и иные правовые нормы (ср. например, ст.ст. 4, 6, 11, 21 и др.). Для ст. 37 такое понимание особенно очевидно, ибо иначе получалось бы, что эти правовые нормы (например, в постановлениях Правительства СССР) имеют в рассматриваемом вопросе меньшее значение, чем договор.

⁶⁹ Ссылка на договор означает, по-видимому, возможность договорных отклонений от принципа вины лишь в сторону усиления, а не ослабления ответственности.

⁷⁰ Термин «лицо» обозначает в данном случае сторону в обязательстве, (гражданина или организацию).

⁷¹ Нет прямого указания на повышенную ответственность и в ст. 73 «Основ», относящейся и к ряду штрафных санкций первой категории.

⁷² См. обзор соответствующей литературы у А. Л. Маковского (ук. Ученые записки Всесоюзного института юридических наук, стр. 166—169).

⁷³ Ст. 74 «Основ», также исходящая из принципа вины, касается случаев несохранности груза (и багажа), при которых ответственность существует не в форме штрафных санкций.

⁷⁴ См. ст. 138, п. «а» «Общих правил»: «(например, шторм, мелководье, пожар)».

⁷⁵ См. об этом подробнее у А. Л. Маковского, разделяющего господствующее мнение (ук. Ученые записки Всесоюзного института юридических наук, стр. 160—161). См. также М. К. Александров-Дольник, Ф. М. Луначарский, Г. И. Чирков. «Грузовые перевозки разными видами транспорта» (изд-во Центросоюза, 1960, стр. 122, прим. 2 и стр. 35—36), где высказана противоположная точка зрения.

⁷⁶ Так, например, в деле по иску В/О «Союзпромэкспорт» к Черноморскому пароходству о штрафе за опоздание в подаче теплохода «Краснодар» (д. № 34—1954 г., изложенное также и в «Информационном сборнике», 1957, вып. 11, стр. 49—50) пароходство ссылалось на то, что задержка судна произошла в результате аварии, причиненной столкновением в условиях ледовой обстановки. МАК отклонила эту ссылку на том основании, что установленный перечень освобождающих от ответственности обстоятельств является исчерпывающим, а указанная задержка судна (хотя причинная связь ее с ледовой обстановкой — явлением стихийного характера — не отрицалась) под этот перечень не подходит.

⁷⁷ В рассматривавшемся МАК деле по иску Всесоюзного объединения «Экспортлен» к Черноморскому пароходству о взыскании штрафа за опоздание подачи парохода «Тула» ответчик, в числе возражений против иска, ссылаясь на задержку судна из-за дождя. МАК отвергла эту ссылку как неосновательную, так как «дождь сам по себе не является непреодолимым препятствием для производства погрузочно-разгрузочных работ» (дело № 3—1954 г.).

⁷⁸ С этой точки зрения возникает вопрос об обоснованности включения в эти перечни «пожара», который едва ли может быть признан явлением «непреодолимой силы».

⁷⁹ Лишь в одном случае, относящемся, однако, не к грузовым перевозкам, а к столкновению судов (ст. 158 КТМ), установлена в нормах морского права так называемая «смешанная ответственность» соразмерно степени вины на той и другой стороне.

⁸⁰ См. ст. 27 «Общих правил», различающую понятия «провозной платы» и «дополнительных сборов».

⁸¹ По перевозкам в малом каботаже установлено снижение этого штрафа на одну треть, «если отправитель предупредит пароходство о непредъявлении груза за 5 дней до начала декады» («Положение от 3 июля», ст. 9, п. «а»).

⁸² См. «Положение от 3 июля», ст.ст. 14—15; «Положение от 29 сентября», ст. 11; «Общие правила», ст.ст. 131—132.

⁸³ В качестве иллюстрации этого правила можно привести решение МАК по иску Черноморского пароходства к В/О «Экспортхлеб» о штрафе за

непредъявление груза. Груз (7000 т риса) был предъявлен в неплотной таре, дающей россыпь. Капитан отказался от его приема, и судно снялось в балласте. Иск пароходства был удовлетворен («Информационный сборник», 1961 г., № 63, стр. 65—66).

³⁴ Ст. 127 «Общих правил». См. также ст. 10, п. «в» «Положения от 29 сентября», где предусматриваются лишь случаи неисправности тары или маркировки, хотя и составляющие большинство случаев ненадлежащего состояния груза, но, все же, не исчерпывающие всех возможностей такого состояния.

⁸⁵ Прямое постановление о том содержится в «Положении от 3 июля» (ст. 9), относящемся к перевозкам в малом каботаже, но отсутствует как в «Положении от 29 сентября», так и в «Общих правилах». Однако требование пригодности судна для перевозки данного груза является во всех видах морской перевозки само собою разумеющимся правилом, а к тому же вытекает из ст. 85 КТМ и из ст. 24 «Общих правил» (см. также ст. 4 «Положения от 29 сентября»).

⁸⁶ Ст. 5 «Положения от 3 июля»; ст. 6 «Положения от 29 сентября», ст. ст. 21 и 23 «Общих правил».

Срок на извещение о предстоящей замене груза определен в ст. 6 «Положения от 29 сентября» несколько иначе: не позже чем за 48 часов «до подачи судна». Следует, однако, признать правильным сделанное в ст. 23 «Общих правил» уточнение: «до срока подачи судна». Ибо грузоотправитель, выполняя обязанность своевременного извещения о предстоящей замене груза, может ориентироваться лишь на установленный по графику срок подачи судна, а не на момент фактической подачи, который, в случае расхождения с графиком, ему заранее не известен.

⁸⁷ В этом именно смысле состоялось решение МАК по иску Черноморского пароходства к В/О «Разноимпорт». Ответчик предложил заменить часть предусмотренного графиком груза (медной руды) другим, входящим в его номенклатуру грузом (цинковым концентратом), но с направлением в Новороссийск вместо Потти. Ввиду отсутствия разрешения начальника пароходства капитан отказался принять цинковый концентрат. МАК удовлетворила иск пароходства о взыскании штрафа за недогруз медной руды. См. «Информационный сборник», 1957, вып. 11, стр. 50.

⁸⁸ Ст. 6 «Положения от 29 сентября».

⁸⁹ Это положение выражено, в частности, в решениях МАК по делам № 26 — 1953 г. и № 21 — 1954 г. В обоих этих делах были отклонены возражения ответчика («Союзнефтеэкспорта»), основанные на том, что судно не имело недогруза, так как недогруз со стороны ответчика был восполнен грузами других отправителей.

⁹⁰ См. решение МАК по иску Черноморского пароходства к В/О «Экспортхлеб», изложенное в «Информационном сборнике», 1957, вып. 11, стр. 48.

⁹¹ Ст. 24 «Общих правил»; ст. 4 «Положения от 29 сентября»; ст. 5 «Положения от 3 июля». В этой ст. 5 первое из указанных двух условий выражено в иной, но по существу равнозначной форме («без ущерба для груза»), и особо оговорено, что замена тоннажа допускается «в исключительных случаях».

⁹² О системе исчерпывающих перечней и, в частности, перечней стихийных явлений см. подробнее, в гл. I, § 3.

⁹³ Ст. 14, п. «б» и ст. 15, п. «б» «Положения от 3 июля»; ст. 11, п. «а» «Положения от 29 сентября», ст. ст. 131 и 132 «Общих правил».

⁹⁴ Такой характер имело распоряжение правительства в деле, рассмотренном Верховным Судом СССР по иску В/О «Экспортхлеб» к Балтийскому пароходству. По майскому графику 1956 г. пароходство было обязано подать пароход «Дмитрий Пожарский» в порт Рангун для перевозки риса в один из портов Черного или Балтийского моря. Но, прибыв в Рангун и взяв груз, судно по распоряжению правительства было направлено с этим грузом в порт Читтангонг (Пакистан). В иске об уплате штрафа за невыполнение плана Ленинградский городской суд отказал. Верховный Суд РСФСР оставил это решение в силе («Информационный сборник», 1958, № 29, стр. 74—75).

⁹⁵ См. ук. Ученые записки Всесоюзного института юридических наук, стр. 156, где предлагается «установить правило о том, что пароходство и грузоотправитель не несут ответственности за невыполнение плана перевозок, если этот план в соответствующей части был отменен или изменен Советом Министров СССР или иным уполномоченным на это органом». Такое правило излишне, так как если прежнее плановое задание отменено, то не может быть и речи об ответственности за невыполнение его.

⁹⁶ А. Л. Маковский. Правовое регулирование морских перевозок грузов, стр. 124—125.

⁹⁷ Ст. 132 «Общих правил» прямо распространяет освобождающее действие «распоряжения Правительства» и на случаи подачи тоннажа с опозданием. То же вытекает из сопоставления ст. 11 и ст. 9, п. «а» «Положения от 29 сентября». Об ответственности за опоздание в подаче тоннажа см. подробнее в § 2, гл. II.

⁹⁸ А. Л. Маковский. Правовое регулирование морских грузовых перевозок, стр. 123—124.

⁹⁹ Необоснованность указанного различия отмечается и в статье А. Л. Маковского «Некоторые черты развития правового регулирования морских перевозок грузов» (сб. «Вопросы гражданского права, колхозного права и гражданского процесса». М., 1958, Всесоюзный институт юридических наук, стр. 109—110), однако лишь в отношении аварии на предприятии, лишь в применении к большому каботажу и без выражения мнения автора о том, в каком именно направлении это различие должно быть устранено.

¹⁰⁰ При этом имеется, конечно, в виду отсутствие при указанных обстоятельствах виновных действий или упущений со стороны грузоотправителя. Это условие должно подразумеваться по отношению к той или другой стороне транспортного правоотношения даже в случаях освобождения ее от ответственности вследствие таких стихийных явлений, как шторм, наводнение, мелководье. В отношении освобождения пароходства от ответственности за просрочку в доставке груза такое условие и прямо оговорено в ст. 138, п. «а» «Общих правил»: «если просрочка вызвана явлениями стихийного характера (например, шторм, мелководье, пожар), и не могла быть пароходством предотвращена».

¹⁰¹ «Положение от 3 июля», ст.ст. 7 и 14, п. «в». Такие же последствия должны, очевидно, наступать и при несоблюдении пароходством других, указанных в ст. 7 обязательных условий допустимого сгущения подачи тоннажа. Во всех этих случаях право пароходства требовать загрузки поданного с нарушением ст. 7 тоннажа и обязанность отправителя осуществить такую загрузку вовсе не возникают. Естественным последствием этого является и невозможность ответственности за непредъявление груза. Поэтому едва ли правильно видеть здесь «освобождение» от ответственности.

¹⁰² Ст. 132 «Общих правил»; ст. 15, п. «в» «Положения от 3 июля»; ст. 11 «Положения от 29 сентября».

¹⁰³ А. Л. Маковский («Правовое регулирование морских грузовых перевозок», стр. 130—131) одобряет, однако, правило, установленное «Положением от 3 июля», усматривая, со ссылкой на одно из определений Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РСФСР, смысл этого правила в том, что пароходство может в случаях систематической задержки судов отправителем задерживать «из предосторожности» подачу тоннажа «во избежание» производительных простоев. Нельзя согласиться с этим соображением. Едва ли, в отношениях между социалистическими организациями, несправность одной стороны может дать другой стороне право на «встречную» несправность, хотя бы в качестве некоего «профилактического» средства. Такое «средство» может, кроме того, иметь и обратное действие: право задерживать подачу тоннажа неисправному грузоотправителю может и отрицательно влиять на своевременность предъявления им грузов к перевозке в дальнейшем.

¹⁰⁴ Так, ст. 132 «Общих правил» в своей второй части, относящейся, как сказано в ней самой, к «перевозке во всех видах плавания», не требует, с одной стороны, для освобождения пароходства от штрафа, идентичности

задержанного отправителем судна с судном, которое должно быть ему подано, и не включает, с другой стороны, в число обстоятельств, освобождающих пароходство от штрафа, одного лишь факта применения к отправителю повышенного штрафа за простой судов.

Таким образом, по обоим этим вопросам «Общие правила» дают целесообразное решение, базируясь по первому из них на ст. 15, п. «в» «Положения от 3 июля», а по второму — на ст. 11 «Положения от 29 сентября».

¹⁰⁵ «Общие правила», ст. 129; «Положение от 3 июля», ст. 12. Хотя в ст. 9, п. «б» «Положения от 29 сентября» указания на график не содержится, но под упоминаемыми в ней «установленными сроками» следует иметь в виду сроки, установленные графиком подачи судов. Кроме того, ст. 129 «Общих правил», предусматривающая опоздание против сроков, установленных графиком, обнимает и перевозки, регулируемые «Положением от 29 сентября».

¹⁰⁶ Ст. 19 «Общих правил» и ст. 5 «Положения от 29 сентября». В ст. 5 этого «Положения» установлены и более короткие сроки допустимого отклонения от твердых сроков графика: а) для судов срочных линий — на 24 часа; б) для судов регулярных линий — на 48 часов.

¹⁰⁷ Ст. 129 «Общих правил» и ст. 8 «Положения от 29 сентября».

¹⁰⁸ Ст. 129 п. «а» «Общих правил». См., однако, ст. 10 «Положения от 3 июля», где аналогичное правило почти в такой же редакции отнесено, однако, не к штрафу за опоздание в подаче, уплачиваемому по тарифным ставкам и предусматриваемому в ст. 12 названного «Положения», а, как вытекает из сопоставления ст. 10 со ст. 9, п. «б» того же «Положения», к штрафу за неподачу тоннажа, уплачиваемому в размере 100% провозной платы. Весь этот вопрос вызвал в практике разногласия и порождает ряд недоумений. См. заслуживающие внимания соображения и предложения по этому вопросу, высказанные А. Л. Маковским («Информационный сборник», 1958, вып. 34, стр. 46—48, и его же «Правовое регулирование морских перевозок грузов», изд-во «Морской транспорт», 1961, стр. 141—143).

¹⁰⁹ Ст. 129, п. «б» «Общих правил»; ст. 9, п. «б» «Положения от 29 сентября».

¹¹⁰ Ст. 9 п. «б» «Положения от 29 сентября» и ст. 129, п. «б» «Общих правил».

¹¹¹ А. Д. Кейлин. «Советское морское право». М., Гос. изд-во водного транспорта, 1954, стр. 176. Такого же мнения держится и А. Л. Маковский («Информационный сборник», 1958, вып. 34, стр. 49 и 51).

¹¹² См. А. Л. Маковский, там же, стр. 49.

¹¹³ Вопрос этот имеет, конечно, не только теоретическое, но и практическое значение, что подтверждается уже и данным делом: в нем от решения этого вопроса зависело и решение вопросов о необходимости применения претензионного порядка и особого порядка расчетов по штрафам.

¹¹⁴ А. Д. Кейлин, там же, стр. 176.

¹¹⁵ Возможен еще и иной вариант: согласованное указание вышестоящих по отношению к обеим сторонам органов, определяющее размер снижения фрахта для данного конкретного случая или вообще для всех такого рода случаев. В решении МАК по указанному выше делу № 2 — 1960 г. отмечаются и специальное соглашение между министерствами морского флота и внешней торговли о размере снижения фрахта в конкретном случае опоздания парохода «Зырянин», и более раннее общее соглашение между теми же министерствами о максимально-предельном размере снижения фрахта в такого рода случаях.

¹¹⁶ А. Л. Маковский. «Информационный сборник», 1958, вып. 34, стр. 50.

¹¹⁷ А. Д. Кейлин, там же, стр. 176.

¹¹⁸ Совместимость снижения фрахта со штрафом за первые 5 суток опоздания правильно признается А. Л. Маковским, со ссылкой на практику Морской арбитражной комиссии («Информационный сборник», 1958, вып. 34, стр. 50).

¹¹⁹ Ст. 9, п. «б» «Положения от 29 сентября» и ст. 129, п. «б» «Общих правил».

¹²⁰ Отсюда — и тот же размер штрафа: 100% провозной платы, как это установлено за неподачу судов.

¹²¹ См. ст. 9, п. «б» «Положения от 29 сентября» и ст. 129 «Общих правил».

¹²² См. ст. 9, п. «а» того же «Положения» и ст. 130 «Общих правил».

¹²³ Именно такова альтернатива, установленная в ст. 9 «Положения от 29 сентября» и в ст. 129, п. «б» «Общих правил»: «По истечении пяти суток опоздания *грузоотправитель* имеет право заявить о намерении использовать судно... или может вовсе отказаться от использования судна...».

¹²⁴ Ст. 132 «Общих правил» и ст. 11 «Положения от 29 сентября». В ст. 15 «Положения от 3 июля» предусмотрены основания освобождения от уплаты штрафа «за неподачу перевозочных средств и за просрочку в доставке груза», без упоминания о штрафе за опоздание в подаче перевозочных средств. Этот пробел восполняется, однако, в ст. 132 «Общих правил».

¹²⁵ А. Л. Маковский считает, что «в настоящее время нормы Положений об ответственности почти не влияют на ответственность отправителей, получателей и портов за простой судов», так как «Положение о судо-часовых нормах... предписывает увеличивать расчетное стояночное время судов» при «непогоде», сильном ветре» и т. д. («Ученые записки Всесоюзного института юридических наук, стр. 163—164»). С этим нельзя согласиться, даже если отнести приведенное утверждение, исходя из контекста, лишь к вопросу об освобождении от ответственности, а не также и о размерах ее. Ведь в Положении о судо-часовых нормах речь идет об исчислении стояночного времени, а не об основаниях освобождения от ответственности за простой. Даже при учете «непогоды», «сильного ветра» и т. д., увеличивающем стояночные сроки, все же далеко не исключены случаи нарушения этих сроков, что признается и самим автором (там же, стр. 164). А в этих случаях ответственность за простой судов определяется Положениями от 3 июля и 29 сентября 1934 г., как и статьей 140-й «Общих правил».

¹²⁶ Ст. 11 «Положения от 3 июля»; ст. 10, п. «б» «Положения от 29 сентября», ст. 140 «Общих правил».

¹²⁷ А. Д. Кейлин квалифицирует оплату за простой по ст. 90 КТМ не только как «неустойку» вообще, но и как «штрафную неустойку» (цит. соч., стр. 195). Как видно, однако, из изложенного, такая оплата вообще не может считаться штрафной санкцией, а следовательно, «неустойкой» в тех случаях, когда использование дополнительного времени на погрузку или выгрузку клиентами морского транспорта является, по условиям перевозки, их правом, а не нарушением прав перевозчика. Но и тогда, когда уплата за простой судна представляет собою штраф (неустойку), она все же не носит по общему правилу, — за некоторыми, указанными выше (гл. 1, § 2) изъятиями, — характера именно «штрафной» неустойки, являющейся в юридической литературе синонимом «кумулятивной», т. е. сочетаемой с возмещением убытка, «совокупной» неустойки.

¹²⁸ См. выше, гл. 1, § 1, раздел «А», II, 1.

¹²⁹ См., например, выше о высказанном в литературе взгляде на «плату за простой» по ст. 90 КТМ как на «штрафную неустойку».

¹³⁰ Некоторое, хотя и весьма отдаленное, указание на возможность подразделения простоев судов на два существенно различных вида содержится в ст. 10, п. «б» «Положения от 29 сентября». В ней говорится о простое судоз «вследствие несвоевременного предъявления груза или задержки грузовых работ, производимых средствами грузоотправителя, или по *иным причинам*, ответственность за которые, согласно правилам морской перевозки или договору, несет грузоотправитель».

Простой по этим «иным причинам», за которые грузоотправитель несет ответственность по правилам морской перевозки, и относится ко второму виду неправомерных простоев по нашей классификации.

О допущенном в «Положении 29 сентября» пробеле в вопросе о простоях (неупоминание об ответственности грузополучателя) см. стр. 55.

¹³¹ Хотя этот простой и имеет некоторое внешнее сходство с простоями первого вида (поскольку он вызван непредъявлением к установленному сроку

груза), все же отличается от них (помимо других — см. стр. 53—54 — отличий) тем, что здесь задержка судна является не непосредственным, «первичным» правонарушением, а лишь следствием другого, предшествовавшего этой задержке правонарушения: непередачи или несвоевременной передачи груза железной дороге.

¹³² Отсутствие в ст. 10, п. «б» указания на ответственность грузополучателя за простой судна представляется тем более очевидным пробелом, что премия (диспач) за «досрочно освобожденный тоннаж» предусматривается в той же самой статье не только для отправителя, но и для получателя груза.

¹³³ Ст. 131 «Общих правил» (как и ст. 14 «Положения от 3 июля») устанавливает основания освобождения грузоотправителя от штрафа лишь в тех случаях, когда погрузка «не могла быть осуществлена», причем здесь уже и прямо указывается, что это есть освобождение «от штрафа за невыполнение плана (графика)», а следовательно, не от штрафа за простой. Вполне естественно, что в этой связи ст. 131 (как и ст. 14 «Положения от 3 июля») не упоминает о грузополучателе.

¹³⁴ Ст. 140 «Общих правил». См. также ст. 111 «Положения от 3 июля» и ст. 10, п. «б» «Положения от 29 сентября».

¹³⁵ «Информационный сборник», 1961, вып. 67, стр. 51—52.

¹³⁶ Ст. 42 «Общих правил».

¹³⁷ Эта санкция, как уже объяснено, подлежит взысканию и при отсутствии простоя, если судно по истечении срока на перевалку ушло, не переходя на простой.

¹³⁸ По вопросу об исчерпывающем или примерном характере указанного перечня стихийных явлений см. выше (гл. 1, § 3).

¹³⁹ См. «Информационный сборник», 1958, вып. 29, стр. 75. Необходимо, впрочем, отметить, что данный случай имел место при действии прежних, ныне утративших силу «Общих правил» морской перевозки. А § 87 этих «Общих правил», на который ссылался Верховный Суд, устанавливал взыскание штрафа за задержку выгрузки или погрузки — в случае, когда эта задержка произошла по причинам, лежащим на ответственности клиента.

Представляется, однако, что решение Верховного Суда РСФСР следует признать правильным и для настоящего времени. Ибо при невозможности, вследствие неспособленности судна, применения принятого для данного груза механизированного способа выгрузки несоблюдение установленных при этом способе норм стальной нормы времени не должно вообще считаться задержкой, подпадающей под понятие оплачиваемого штрафа простоя.

¹⁴⁰ «Информационный сборник», 1958, вып. 34, стр. 72.

¹⁴¹ Это, возможно, объясняется тем, что указанные «Положения», как определяющие ответственность за невыполнение плана перевозок, ограничиваются установлением санкций лишь за нарушения обязанностей с планируемыми и, вообще, точно фиксированными сроками исполнения. Тем не менее, упоминание, хотя бы в самой общей форме, о недопущении задержки с выдачей груза могло бы найти себе место и в этих «Положениях», если бы такой случай признавался ими не менее значимым, чем нарушение сроков доставки грузов.

¹⁴² Такое определение договора грузовой перевозки содержится и в ст. 72 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик.

¹⁴³ Тарифное руководство 4-М, 1957, стр. 304.

¹⁴⁴ Там же, стр. 300—303. См. также А. Л. Маковский. «Правовое регулирование морских перевозок грузов», стр. 219.

¹⁴⁵ Не говоря уже о приведенной выше ст. 9, п. «в» «Положения от 29 сентября», это предусматривается и в ст. 75 «Основ гражданского законодательства».

¹⁴⁶ В определение срока исполнения обязательства и, тем самым, понятия просрочки ст. 33 «Основ» внесла, таким образом, существенное улучшение по сравнению с нормами действующего ГК РСФСР, ограничивающими понятие срока исполнения лишь сроком, определенным «законом или договором» (ст. 111), и, соответственно, понятие просрочки — лишь нарушением этого только срока (прим. к ст. 121).

¹⁴⁷ По вопросу о вине как условии просрочки (прим. к ст. 121 ГК РСФСР), а точнее — как условию ответственности за просрочку (в доставке грузов по морским перевозкам) — см. стр. 64—66.

¹⁴⁸ «Положение от 3 июля», ст. 15; «Положение от 29 сентября», ст. 11 (см. также ст. 9, п. «в»).

¹⁴⁹ Кроме того, в ст. 138 включены в перечень освобождающих от ответственности обстоятельств еще и такие обстоятельства, которые не имеют отношения к самому принципу ответственности. В одном из этих случаев (ст. 138, п. «д») освобождение перевозчика от ответственности является лишь санкцией за несвоевременный вывоз прибывшего с просрочкой груза; в другом случае (ст. 138, п. «е») — следствием пропуска месячного (со дня выдачи груза) срока на заявление требования об уплате штрафа за просрочку.

Следует при этом отметить несогласованность между ст. 138, п. «е» и ст. 164 тех же «Общих правил», по которой, ввиду ссылки ее на ст. 241 КТМ, подлежал бы и в данном случае применению не месячный, а годичный срок, исчисляемый с того же момента выдачи груза. Ст. 138, п. «е» представляет собой не оговоренное надлежащим образом исключение из общего правила ст. 164. Но оба эти срока (и годичный и месячный) на заявление претензии уже не смогут оставаться в силе ввиду установления в «Основах гражданского законодательства» (ст. 76) других сроков на предъявление претензий перевозчику: шестимесячного (как общее правило) и 45-дневного (для претензий об уплате штрафов и премий).

¹⁵⁰ Под «законом» здесь, как и в целом ряде других случаев, понимаются не только закон в собственном смысле этого слова, но и подзаконные нормативные акты.

¹⁵¹ Нет такой оговорки и в ст. 74. Содержащаяся в ней, после упоминания о «вине», ссылка на ст. 37 едва ли может быть понимаема иначе, как в смысле разъяснения самого понятия вины, определяемой в ст. 37 указанием на две ее формы: «умысла или неосторожности», что, в применении к данному случаю, означает сознательные или неосторожные действия или упущения, причинившие ущерб грузу.

Но в ст. 75 нет даже и такой ссылки на ст. 37.

¹⁵² В вопросе о принципе ответственности за нарушение обязательства такое расхождение между общей и специальной нормой обязательственного права встречается в «Основах» лишь в отношении ответственности за несохранность и за просрочку доставки груза по обязательству перевозки. По отношению ко всем другим видам обязательств вопрос о принципе ответственности за их нарушение в соответствующих специальных главах «Основ» вовсе не затрагивается, за исключением лишь указания на «упущение» в ст. 64 (в главе о подряде). Глава 12 раздела III, а также указание в ст. 61 на выделение «виновных» относятся не к нарушению *обязательств* (договорных или иных), а к обязательствам, возникающим «вследствие причинения вреда» (гл. 12) и к нарушению нанимателем жилого помещения или членами его семьи элементарных правил поведения (ст. 61).

¹⁵³ Ст. 189, п. «а» УБВТ.

¹⁵⁴ Ср. ст. 37 «Основ гражданского законодательства» о принципе смешанной вины в неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательства.

¹⁵⁵ В рассматриваемом вопросе на правильную, в отличие от ст. 138 «Общих правил», позиции стоят ст. 198 Устава железных дорог СССР и ст. 198 Устава внутреннего водного транспорта СССР. При всем различии своего содержания обе эти статьи устанавливают штрафные санкции за указанные нарушения, даже если они не повлекли уменьшения провозной платы.

¹⁵⁶ Противоположная неточность в вопросе об ответственности за неправильность сведений о грузе допущена в «Правилах жел.-дор.-вод. сообщения». В этих «Правилах», в главе V («Перевозка грузов в универсальных контейнерах Министерства путей сообщения») предусматривается, наряду с перегрузом «сверх подъемной силы контейнера», и «неправильное указание в накладной сведений, вызывающих уменьшение провозной платы». При том или другом нарушении отправитель, «помимо ответственности по соответствующим статьям» УЖД, УБВТ и КТМ и «изданных в их развитие пра-

вил», обязан возместить «убытки за повреждение» средств транспорта, подъемных механизмов, контейнеров (§ 85). Таким образом, в том, что касается неправильного указания сведений о грузе, обязанность возмещения указанных убытков приурочена лишь к случаю, когда эта неправильность вызывает «уменьшение провозной платы», хотя такого рода убытки могут и в других случаях явиться следствием неправильных сведений о грузе.

¹⁵⁷ Программа Коммунистической партии Советского Союза. Госполитиздат, 1961, стр. 105 и 87.

СПбГУ

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Введение	3
Глава I. Система штрафных санкций по морским грузовым перевозкам	
§ 1. Классификация штрафных санкций по видам нарушений, влекущих применение санкций	8
А. Штрафные санкции во взаимоотношениях морского транспорта с его клиентурой	9
Б. Штрафные санкции во взаимоотношениях между органами морского транспорта и органами железнодорожного и внутреннего водного транспорта по перевозкам в прямом смешанном сообщении	19
§ 2. Классификация штрафных санкций по соотношению их с возмещением убытков	23
§ 3. Классификация штрафных санкций по вопросу об основаниях освобождения от ответственности	29
Глава II. Ответственность за отдельные виды нарушений	
§ 1. Ответственность за невыполнение плана (графика) перевозок	37
§ 2. Ответственность за опоздание в подаче судна под погрузку	44
§ 3. Ответственность грузовладельца за простои судов	51
§ 4. Ответственность за просрочку в доставке и задержку выдачи груза	58
§ 5. Ответственность грузоотправителя за неправильность указанных им сведений о грузе	66
Примечания	73

АВТОР ВЛАДИМИР КОНСТАНТИНОВИЧ
РАЙХЕР

Редактор С. П. Матюшина
Технический редактор Т. Ф. Клапцова
Обложка художника З. В. Ланда
Корректор М. И. Борисенкова

Т-06364. Сдано в производство 8/V 1962 г.
Подписано к печати 27/VI 1962 г.
Бумага 60 × 90¹/₁₆. 2,75 бум. л., 5,5 печ. л.,
5,95 уч.-изд. л. Изд. № ПТ—2546.
Тираж 1700 экз. Цена 42 коп. Заказ № 509.

7-я тип. изд-ва «Морской транспорт».
Ленинград, ул. К. Заслонова, 30.